



FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES

CONSULTA PRÉVIA nº 1/2020 - DE 06/10/2020 A 19/11/2020

Consulta Prévia do Modelo Conceitual do Mercado de Gás na Esfera de Competência da União

Identificação:

Nome Completo	Rogério Almeida Manso da Costa Reis	
Empresa/Instituição	Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto - ATGÁS	
E-mail	rogeriomanso@atgas.org.br	
<input type="checkbox"/> Representante de agente econômico regulado pela ANP	<input type="checkbox"/> Representante de instituição governamental	
<input type="checkbox"/> Representante individual ou consumidor final	<input checked="" type="checkbox"/> Representante de órgãos de defesa do consumidor	
<input type="checkbox"/> Representante órgão de sindicato, classe ou associação	<input type="checkbox"/> Outro: _____	

Questões para Discussão:

SEÇÃO/ SUBSEÇÃO DO DOCUMENTO	QUESTÃO PARA DISCUSSÃO	RESPOSTA
IV.3 – Contratação Bilateral e Mercado Organizado	1) Qual deve ser o critério de seleção da entidade administradora do mercado de gás natural?	Uma vez cumpridas as condições técnicas para desempenho das funções listadas no item IV.3.3 (PÁG 19), critérios de elegibilidade vinculados a condições jurídicas, financeiras e de <i>compliance</i> devem ser aplicados como filtros aos candidatos, podendo qualquer entidade, inclusive o transportador, habilitar-se ao desempenho das funções de administradora do mercado.

SEÇÃO/ SUBSEÇÃO DO DOCUMENTO	QUESTÃO PARA DISCUSSÃO	RESPOSTA
		<p>Entendemos ser fundamental a adequação de patrimônio e/ou robustez financeira da entidade para o desempenho desta função. O critério de independência também se mostra necessário, particularmente para evitar que haja influência indevida entre os participantes do mercado organizado e sua administração.</p> <p>De acordo com a experiência internacional, é comum que o início do processo de desenvolvimento do <i>Gas Hub</i> (nomeado na Minuta como “Mercado Organizado”) ocorra através de Plataformas de Balanceamento, ou seja, ambientes de troca nos quais o transportador é sempre uma contraparte.</p> <p>Portanto, o transportador poderia disponibilizar, naturalmente, no início deste processo, as funcionalidades de um <i>Hub</i>, dado o seu protagonismo no desenvolvimento do segmento de gás natural, na qualidade de entidade administradora do mercado. Tais funcionalidades seriam disponibilizadas através da ampliação do uso das ferramentas da Plataforma de Balanceamento em um ambiente exclusivo que permita a negociação entre carregadores, reduzindo a assimetria de informação entre os agentes, mantida a possibilidade de que outras entidades interessadas surjam e exerçam tais funções no futuro, com o amadurecimento das trocas entre os carregadores.</p> <p>Na Europa, verificou-se, com a evolução do mercado, o surgimento de empresas independentes para operação de compra e venda de gás nos diversos Hubs (Ex. ICE opera a plataforma de Trading para os <i>Gas Hubs</i> TTF e NBP, e o EEX opera a plataforma de Trading para os <i>Gas Hubs</i> CEGH, GPL, NCG, PEG, TTF, ZTP etc.).</p> <p>Desta forma, desde que mantidas a transparência, isonomia e não discriminação das condições de troca, e garantida a remuneração adequada para desempenho destas funções, os transportadores poderiam assumir o papel inicial de entidade</p>

SEÇÃO/ SUBSEÇÃO DO DOCUMENTO	QUESTÃO PARA DISCUSSÃO	RESPOSTA
		<p>administradora do mercado, disponibilizando um espaço para realização de trocas entre os agentes e estimulando seu desenvolvimento, com maior eficiência e menores custos transacionais ao sistema.</p> <p>Os resultados associados às atividades da entidade administradora devem ser apurados de maneira transparente e apartada daqueles atinentes à prestação do serviço de transporte, bem como respeitar os requisitos de sigilo de informações. Considerando o estágio inicial de criação de áreas de mercado para cada transportador, também seria adequado que cada um organizasse um <i>Gas Hub</i> em sua área de mercado. Na medida em que houver a integração das áreas de mercado, os Hubs serão naturalmente integrados.</p>
	<p>1) A ANP deveria permitir apenas uma entidade administradora ou o processo deve ser aberto aos possíveis interessados que se enquadrem nos requisitos regulatórios e técnicos?</p>	<p>O processo deve ser competitivo e aberto aos agentes interessados, que estarão sujeitos às exigências aplicáveis a uma entidade administradora, conforme listadas no item IV.3.3 (pág. 19). Conforme mencionado anteriormente, é esperado que surjam agentes interessados no desenvolvimento e administração de novos Hubs. Deve-se permitir que os mecanismos de mercado selecionem os agentes mais eficientes. Este foi o processo observado em hubs de comercialização na Europa.</p> <p>A questão relevante é garantir a isonomia de acesso aos comercializadores autorizados e a interface de informações com o Ponto Virtual e Transportadores/Gestores de área de Mercado para o bom funcionamento e liquidez do mercado de gás natural.</p>
<p>IV.3 - Contratação Bilateral e Mercado Organizado</p>	<p>2) As atividades de clearing (registro, aceitação, compensação, liquidação e gerenciamento do risco) das ordens de compra e venda na bolsa de gás natural deverá ser realizada por câmara de</p>	<p>A regulamentação da CVM prevê que os mercados organizados de valores mobiliários serão obrigatoriamente estruturados, mantidos e fiscalizados por entidades administradoras autorizadas pela CVM, constituídas como associação ou como sociedade anônima, e que preencham os requisitos impostos em regulamentação própria. No que diz respeito à cumulação de atribuições, existe a previsão de possibilidade de cumulação das atribuições de administração do</p>

SEÇÃO/ SUBSEÇÃO DO DOCUMENTO	QUESTÃO PARA DISCUSSÃO	RESPOSTA
	liquidação independente ou integrada à bolsa?	<p>mercado com a gestão de sistemas de compensação, liquidação e custódia de valores mobiliários, desde que devidamente autorizado pela CVM ou Banco Central do Brasil.</p> <p>Assim, considerando a ausência de vedação expressa a esse respeito e a transição por que passará o mercado até atingir a maturidade e liquidez buscada, parece fazer sentido concentrar tais atribuições para redução de custos de transação.</p> <p>Desta forma, seria possível começar de maneira integrada, até que a escala das transações justificasse ou não uma entidade apartada. Com a maturidade do mercado, a busca de uma solução integrada de <i>clearing</i> para todos os Hubs poderia trazer ganhos de escala e eficiência ao processo.</p>
IV.3 – Contratação Bilateral e Mercado Organizado	3) As transações bilaterais em mercados de balcão devem envolver apenas a venda de gás para entrega no ponto virtual de negociação?	<p>A princípio, qualquer tipo de vedação parece prejudicial ao desenvolvimento do mercado. Os benefícios da transação de produtos <i>title</i> (não locacionais) ensejam naturalmente a preferência dos agentes por estes produtos em detrimento aos produtos locacionais, exceto em caso de impossibilidades físicas da malha. Nos estágios de maturação do mercado, porém, o importante é manter o registro de todas as transações, sejam elas relacionadas a produtos <i>title</i> ou a produtos locacionais (para injeção ou retirada em pontos determinados). A vedação a transação de produtos locacionais no mercado de balcão/transações bilaterais não parece trazer benefícios no momento inicial de formação desse mercado. À medida em que o mercado se tornar mais maduro, a transação de tais produtos locacionais pode ser reavaliada vis a vis as necessidades de equilíbrio e liquidez do sistema de transporte, sendo o próprio mecanismo de preços capaz de ajustar a participação destes produtos no mercado.</p> <p>Entendemos que o processo de abertura de mercado compreende a criação de um PVN e , desta forma, faz sentido criar um contrato-padrão com entrega no</p>

SEÇÃO/ SUBSEÇÃO DO DOCUMENTO	QUESTÃO PARA DISCUSSÃO	RESPOSTA
		<p>PVN. No entanto, considerando o estágio inicial do processo, seria razoável considerar que as transações bilaterais/balcão possam ser iniciadas no mercado organizado antes mesmo da instituição do PVN, o que poderia ser feito com ajustes nos Termos e Condições Gerais da prestação do serviço de transporte. Na medida em que o PVN estivesse operacional, os contratos passariam a ser negociados exclusivamente para entrega no mesmo.</p>
<p>IV.3 – Contratação Bilateral e Mercado Organizado</p>	<p>4) O comercializador que desejar transacionar apenas no ponto virtual de negociação (PVN) sem adquirir produtos de capacidade (“traders”), ou seja, que tentar zerar a sua posição até o prazo da liquidação física, deve possuir uma autorização de carregamento normal ou específica?</p>	<p>A Minuta em consulta tem como objetivo a revisão da resolução que versa sobre as autorizações de carregamento e comercialização. Desta forma, entende-se, a princípio, que um <i>trader</i> exclusivo deveria ter uma autorização mais próxima a de um comercializador.</p> <p>Este agente se limita a realizar transações de compra e venda no Ponto Virtual, sem que chegue a injetar ou retirar efetivamente gás da malha de transporte. No entanto, sua atuação tem potencial de produzir efeitos de desequilíbrio reais na malha, já que pode orientar as tomadas de decisões dos carregadores efetivamente injetando e retirando gás. Por outro lado, parece não fazer sentido que ele seja qualificado como um carregador semelhante aos demais, já que não realiza atividades físicas em relação ao gás (e.g. uso do serviço de transporte de gás), apenas atua perante aqueles que as praticam.</p> <p>Este agente possui características próprias além daquelas do simples comercializador e distintas daquelas dos demais carregadores. Ademais, pode ter perfis distintos entre si (e.g. <i>trading houses</i>, comercializadores de energia elétrica).</p> <p>Diante disso, o ideal seria que o tipo de autorização / controle para atuação deste agente fosse especialmente concebido para sua realidade – seja na forma de atuação, com a definição de obrigações e requisitos que reflitam adequadamente sua posição, seja na criação de critérios de elegibilidade que</p>

SEÇÃO/ SUBSEÇÃO DO DOCUMENTO	QUESTÃO PARA DISCUSSÃO	RESPOSTA
		<p>conversem com o perfil dos potenciais agentes. Ideal, por fim, é que a autorização para a atuação deste agente não seja vinculada a outra (de carregador ou comercializador), mas sim autônoma, para fins de simplificação de exigências regulatórias.</p> <p>Em resumo, para as transações cuja liquidação seja financeira e para as quais não seja necessário a aquisição de produtos de capacidade junto ao transportador, a autorização poderia ser específica. Para esses casos não haveria liquidação física (entrega) de gás natural, o que afastaria as questões operacionais próprias de uma relação contratual entre o carregador e o transportador. Na medida em que o agente utilize ou pretenda utilizar o serviço de movimentação de gás natural em gasoduto de transporte por meio de contrato com o transportador, a autorização seria a de “carregador”.</p>
IV.5 - Áreas de Mercado de Capacidade	1) A proposta da ANP é que inicialmente cada transportador seja responsável pela designação do gestor da sua(s) área(s) de mercado de capacidade, através da separação administrativa das atividades afetas ao gestor dentro do próprio transportador. A ANP solicita subsídios sobre a proposta em tela.	<p>De acordo. Inicialmente, a infraestrutura de cada transportador no sistema integrado corresponderá a uma área de mercado, desempenhando o transportador as funções de gestor de sua própria área. Tais funções serão realizadas através da mesma entidade (transportador), visando à eficiência do sistema, com separação administrativa dos processos dedicados a tais atividades.</p> <p>À medida que houver a integração das áreas de mercado, abarcando a infraestrutura de mais de um transportador, de acordo com cronograma proposto pelos transportadores e validado pela ANP, bem como através da criação regulatória destas áreas, o Gestor de área de Mercado deverá ser constituído pelos próprios transportadores que a integram, uma vez que, provavelmente, não restariam outros agentes capazes de desempenhar essa função de forma tão eficiente quanto o próprio transportador ou consórcio de transportadores.</p>

SEÇÃO/ SUBSEÇÃO DO DOCUMENTO	QUESTÃO PARA DISCUSSÃO	RESPOSTA
		Sugerimos, ainda, a substituição do termo “Área de Mercado de Capacidade” por “Área de Mercado”.
	2) Qual seria a regra a ser aplicada quando não houver concordância entre os transportadores quanto à designação do gestor da área de mercado que envolva 2 (ou mais) transportadores?	<p>Não haveria designação ad hoc, com gestão exclusiva de um transportador. Independentemente da estrutura societária adotada, serão definidas regras de governança em documento a ser celebrado entre os transportadores, incluindo as alternativas para o caso de não haver concordância quanto aos mecanismos de gestão.</p> <p>Neste sentido, todos os transportadores participantes da área de mercado terão direitos e deveres, com critérios de governança objetivos, inclusive com a possibilidade de cessão de colaboradores dos transportadores para o Gestor e eventual contratação de profissional de mercado para desempenho de suas funções executivas.</p> <p>Em situações de conflito, a ANP, poderá atuar como mediadora e, em caso de impasse, designar um dos transportadores como operador ou determinar a gestão compartilhada por tempo determinado.</p>
IV.5.1	1) É razoável a divisão das responsabilidades entre os transportadores e o gestor da área de mercado proposta na Tabela 1?	Sim. Estas responsabilidades estão alinhadas com aquelas propostas no Projeto de Lei 4476/20. O transportador deve permanecer com a gestão operacional. Ressaltamos que o transportador deve manter sua participação ativa sobre o cálculo da capacidade máxima que pode ser ofertada em sua infraestrutura, utilizando uma metodologia uniforme com os demais transportadores, fornecendo informações e apoiando o gestor em sua função na publicação, de maneira coordenada, da capacidade integrada da área de mercado, nos termos mencionados no artigo 15º do Projeto de Lei 4476/20. Ao gestor cabe a função

SEÇÃO/ SUBSEÇÃO DO DOCUMENTO	QUESTÃO PARA DISCUSSÃO	RESPOSTA
		de otimizar o balanceamento integrado da área de mercado, o fluxo de informações entre transportadores e usuários do sistema, bem como a coordenação dos processos de cálculo e oferta de capacidade.
	2) Haveria um arranjo mais eficiente para promover a coordenação entre transportadores dentro de uma área de mercado de capacidade?	Os transportadores ratificam o modelo proposto no Decreto 9616/18, no Novo Mercado de Gás e no Projeto de Lei 4476/20, através do qual há a visão de um sistema integrado de transporte que permitirá a conexão de múltiplas fontes de oferta às demandas em nível nacional. Este modelo tem como <i>benchmarking</i> a regulação e experiência europeia de desenvolvimento e abertura do mercado de gás natural. A integração do sistema de transporte deverá ser coordenada através de regras estabelecidas por meio de códigos comuns de rede e contratos padronizados, bem como pela integração gradativa das áreas de mercado. Cada área de mercado será coordenada por um Gestor de área de mercado, composto pelos transportadores que integram estas áreas, com atribuições de otimizar as funções de balanceamento e oferta de capacidade nesta área.
	3) Existem outras funções que devam ser exercidas por estes agentes e não estão contempladas na Tabela 1?	As funções relativas à operação do Ponto Virtual (aceitação de nomeações/renomeações e alocação de quantidade no PV; alocação das quantidades nos portfólios/grupos de balanceamento baseadas nas informações dos transportadores ou da própria alocação no PV) e a gestão da plataforma de balanceamento e/ou a organização inicial do Hub poderão ser exercidas pelo transportador/gestor de área de mercado com o objetivo de promover o desenvolvimento e liquidez do segmento de gás natural, sem acrescentar custos transacionais e administrativos à sua cadeia de valor. Ademais, com a evolução da implementação do mercado e das ações relativas à transição é possível que sejam verificadas situações e novas funções que tais

SEÇÃO/ SUBSEÇÃO DO DOCUMENTO	QUESTÃO PARA DISCUSSÃO	RESPOSTA
		agentes possam passar a desempenhar, objetivando o aprimoramento do mercado.
IV.7 - Ponto Virtual de Negociação	1) Quais seriam os critérios para a designação do operador do ponto virtual de negociação?	<p>O Ponto Virtual de uma determinada área de mercado viabiliza a troca operacional de gás entre portfólios e permite a transferência de titularidade do gás natural que já se encontra dentro do sistema de transporte, sem exigir uma localização física definida para esta transação e sem a necessidade de solicitação de serviço de transporte. É administrado por um operador do Ponto Virtual, que pode ser o próprio transportador ou Gestor de Área de Mercado. É utilizado como ponto para contratos individualizados de fornecimento de gás natural (GSA) ou para contratos/produtos padronizados de fornecimento de gás natural como oferecido no <i>Gas Hub</i>. A operação do Ponto Virtual é feita com regras distintas de nominação, programação e alocação.</p> <p>O operador de Ponto Virtual é o agente que consolida as informações a serem registradas pelo Transportador. Para tanto, deverá ser independente em relação aos demais ramos concorrenciais da cadeia de valor do gás natural, bem como ser provido, através de recursos próprios ou de terceiros, de recursos técnicos, financeiros e humanos para gerenciar o fluxo de informações. Desta forma, é recomendável juntar as funções de operador de Ponto Virtual com as funções do transportador ou gestor de área de mercado, uma vez que existe a superposição de funções (nominação, programação, alocação) e responsabilidades, a exemplo do TTF, na Holanda, que é o Ponto Virtual de maior velocidade de trocas na Europa ocidental, e é operado pelo próprio transportador GTS (Gasunie), permitindo segurança de balanceamento e grande liquidez a este mercado.</p>

SEÇÃO/ SUBSEÇÃO DO DOCUMENTO	QUESTÃO PARA DISCUSSÃO	RESPOSTA
IV.7 - Ponto Virtual de Negociação	2) O operador do ponto virtual de negociação deve ser pessoa jurídica de direito privada distinta do transportador, do gestor da área de mercado ou da entidade administradora do mercado organizado, mesmo que estes agentes atendam aos critérios de autonomia e independência propostos? Justifique	<p>Entendemos que não há necessidade desta separação inicialmente, sobretudo num mercado iniciante como o Brasileiro, uma vez que os próprios transportadores estarão sujeitos às regras de independência. Tal exigência apenas traria mais custos ao sistema.</p> <p>Quando do desenvolvimento do mercado, deverá haver a separação entre as funções do gestor de área de mercado/transportador e operador do Ponto Virtual e a entidade administradora de área de mercado.</p> <p>O TTF (<i>Title Transfer Facilities</i>), administrador do PVN, é parte integrante da Gasunie (transportador operador) na Holanda.</p> <p>O Ponto Virtual da NCG é parte integrante do gestor de área de mercado NCG na Alemanha.</p> <p>O operador do Ponto Virtual é uma entidade operacional com interligação direta com as atividades do gestor de área de mercado/transportador: nominação, alocação e monitoramento do desequilíbrio de quantidades de gás.</p> <p>Já a entidade administradora do mercado organizado que opera o Hub, é uma entidade focada nos negócios, transações financeiras e liquidações (<i>clearing</i>).</p>
IV.7 - Ponto Virtual de Negociação	3) Como os custos e despesas da constituição e operação do PVN devem ser cobrados dos participantes do mercado? Por meio de cobrança direta pelo operador do ponto virtual de negociação ou por meio da cobrança por terceiros (transportador e/ou a entidade administradora do mercado organizado) de um encargo específico, os quais se	<p>Os custos do Ponto Virtual devem ser contabilizados separadamente, caso seu desenvolvimento e operação sejam realizados pelo transportador/ gestor de área de mercado.</p> <p>A princípio, parece razoável a socialização de parte destes custos para permitir uma escala a seu desenvolvimento.</p> <p>Nos parece mais adequado que o próprio operador efetue a cobrança dos valores necessários para cobrir total ou parcialmente seus custos de implementação e operação, através das funções associadas à sua operação.</p>

SEÇÃO/ SUBSEÇÃO DO DOCUMENTO	QUESTÃO PARA DISCUSSÃO	RESPOSTA
	encarregariam de recolher o valor dos usuários e ressarcir o operador do ponto virtual de negociação?	
IV.8	1) Qual a sua opinião quanto à opção de grupo de balanceamento e da figura do carregador responsável pelo balanceamento gestor deste grupo, de que trata a Caixa Explicativa 6?	<p>A opção de grupo de balanceamento está associada à visão de portfólio de balanceamento. Entendemos que o portfólio é o conjunto de contratos considerados pelo transportador para fins da apuração conjunta de suas responsabilidades de balanceamento, considerando-se o somatório das injeções e retiradas destes contratos. Um grupo de balanceamento é um portfólio composto por mais de um carregador, no qual um dos carregadores assume a função de Gestor de Portfolio, mediante a celebração de contrato entre os membros deste Grupo.</p> <p>O gestor do portfólio arcará, na medida a que lhe der causa, com os custos das ações de balanceamento tomadas pelo transportador ou gestor de área de mercado para reduzir o desequilíbrio acumulado do sistema, sem deter direitos sobre a capacidade contratada dos membros do grupo. A figura do gestor do portfólio de um grupo de balanceamento minimiza custos e riscos a serem assumidos por participantes pequenos e com pouco acesso a fontes de flexibilidade, que podem vir a ter dificuldades em manter seu portfólio balanceado devido a perfis de consumo com altas variações intradiárias, em especial no estágio inicial de desenvolvimento de mercado.</p> <p>Por outro lado, sua forma de implementação e utilização devem ser avaliadas quanto a seus possíveis impactos ao desenvolvimento do mercado de curto prazo.</p>

SEÇÃO/ SUBSEÇÃO DO DOCUMENTO	QUESTÃO PARA DISCUSSÃO	RESPOSTA
	2) Existem outras funções e responsabilidade dos carregadores, comercializadores e dos agentes que operam no mercado organizado?	<p>Carregadores: celebrar com o operador do <i>Gas Hub</i> acordo para envio das informações relativas às notificações de trade; garantir o equilíbrio das injeções e retiradas de seu portfólio de balanceamento; comprovar sua capacidade de cumprimento das exigências de crédito para transações no mercado organizado; celebrar com o transportador os contratos de serviço de transporte;</p> <p>Estas obrigações podem estar integradas em um único instrumento contratual padronizado, construído de forma modular, considerando-se que o transportador/ gestor de área de mercado desempenhará a maior parte das funções necessárias ao desenvolvimento do mercado.</p>
IV.9	1) A descrição do funcionamento do mercado por meio da Figura 13 está satisfatória ou carece de algum aprimoramento ou correção em termos da descrição dos fluxos de informações?	<p>A figura 13 descreve corretamente os fluxos. No que tange ao Ponto Virtual, cabe esclarecer sua função de sintetizar as transações comerciais realizadas no mercado organizado e/ou outras transações bilaterais para fins de gerar as informações necessárias à administração dos portfólios.</p> <p>Entendemos que separações de atribuições não necessariamente implicam em diferentes entidades, mas apenas em diferentes funções que, a princípio, poderiam ser realizadas pela mesma organização. No caso do Ponto Virtual, por exemplo, este poderia ser operado pelo transportador ou gestor da área de mercado. Sugerimos também pequenos ajustes de nomenclatura, conforme indicados na apresentação (no arquivo ppt) em anexo.</p>
	2) Expresse sua opinião acerca das relações contratuais previstas, em especial os tipos e os conteúdo dos acordos. A proposta constante da Tabela 2 parece adequada?	<p>Da mesma forma que os fluxos de informação, a lista de relações contratuais indica os temas que deverão estar disciplinados entre os agentes. Todavia, caso as mesmas funções sejam realizadas pelo mesmo agente, algumas destas relações contratuais poderiam ser unificadas, de maneira modular, simplificando e reduzindo os custos transacionais, tais como:</p>

SEÇÃO/ SUBSEÇÃO DO DOCUMENTO	QUESTÃO PARA DISCUSSÃO	RESPOSTA
		<p>(i) O acordo de uso do ponto virtual, por exemplo, poderia ser absorvido pelo acordo de balanceamento firmado com o transportador ou gestor de área de mercado;</p> <p>(ii) O acordo de troca de informação entre o operador do PV e o Gestor de área de Mercado/Transportador poderia ser eliminado se esta função fosse exercida por este último;</p> <p>(iii) Assim como no item 'ii', os acordos de troca de informação entre plataformas de balanceamento ou mercado organizado e gestor de área de mercado/transportador também poderiam ser extintos.</p>
	<p>3) Indicar se haveria necessidade de criação de outras entidades para o bom funcionamento do mercado de gás natural; por exemplo, uma entidade de contraparte central deveria ter sido citada ou ter tido a sua constituição proposta no documento?</p>	<p>Em um momento de estruturação do mercado, entendemos que o princípio da transição é otimizar a estrutura existente e, através de regras comuns e mecanismos de transparência, permitir o desenvolvimento do mercado, sem criar custos adicionais, tanto em termos de manutenção de novas entidades como em relação a novos custos transacionais. Desta forma, acreditamos que as funções descritas no documento poderiam ser iniciadas com os agentes hoje existentes, tendo os transportadores o protagonismo de desenvolver, disponibilizar e manter as funções de operador do ponto virtual, agente divulgador de preços, plataforma de balanceamento e plataforma de comercialização, sem que haja restrição à entrada de outros agentes no futuro.</p>
<p>v.3</p>	<p>1) Na sua visão, quais são os custos e benefícios de operador do ponto virtual de negociação e da entidade administradora do mercado organizado serem exercidas por pessoas jurídicas já existentes ou por pessoas jurídicas de direito privado novas?</p>	<p>A operação do Ponto Virtual trata de aspectos operacionais de consolidação das notificações comerciais dos agentes de mercado para fins de regularização das posições de portfólio, nomeação e programação. Dada sua natureza estritamente operacional, estas funções já são, de certa forma, realizadas pelo transportador e não faria sentido criar uma entidade à parte, gerando custos adicionais à cadeia de valor.</p>

SEÇÃO/ SUBSEÇÃO DO DOCUMENTO	QUESTÃO PARA DISCUSSÃO	RESPOSTA
		<p>Quanto à administradora do mercado organizado, é preciso que haja escala para haver razoabilidade técnica para a criação de uma entidade apartada. Imagine-se que as primeiras transações ocorrerão com o fito de balanceamento e, portanto, nada mais natural que sejam realizadas no âmbito da estrutura do transportador. Neste sentido, o transportador poderá oferecer as funcionalidades desta plataforma e disponibilizar um espaço que permita a conexão entre carregadores, criando as sementes de uma plataforma de comercialização. Observados os princípios de transparência e os códigos de rede de balanceamento, não haveria necessidade de entidades em separado na etapa de transição, podendo o transportador (na função do gestor da área de mercado) assumir as funções de operador de ponto virtual e administrador do Gás Hub. No futuro, conforme mencionado anteriormente, alcançada a escala das transações, é recomendável criar uma pessoa jurídica separada para operar o <i>Gas Hub</i> e realizar as operações de <i>clearing</i>.</p> <p>Não vislumbramos necessidade de criação de uma contraparte central.</p>
V.4	<p>1) A legislação do ICMS atual, com ênfase na identificação na origem e destino dos produtos, não parece adequada ao surgimento do mercado líquido do PVN. Emita sua opinião sobre a melhor forma de adequar ou inovar a legislação tributária vigente para contemplar as transações no ponto virtual</p>	<p>A matéria deve ser observada de duas perspectivas: do regime de incidência do ICMS nas operações com a molécula (normalmente operações de venda), e da tributação sobre as prestações de serviço de transporte, dado que os critérios jurídicos para definir a tributação em cada atividade são diferentes.</p> <p>A legislação tributária atual, considerando o Ajuste SINIEF 03/18, requer a determinação do par origem e destino das transações no momento da nomeação e, posteriormente, na alocação, como critério de emissão dos CTes. Mantém-se, pelo ajuste, o sujeito ativo do imposto como sendo o Estado em que se deu a origem do serviço de transporte. Desta forma, transferências de titularidade em um Ponto Virtual entre carregadores seriam limitadas e poderiam ocorrer somente entre carregadores com a mesma origem de gás.</p>

SEÇÃO/ SUBSEÇÃO DO DOCUMENTO	QUESTÃO PARA DISCUSSÃO	RESPOSTA
		<p>Além disso, a mesma limitação seria aplicada para as transferências entre os transportadores e os carregadores para fins de balanceamento do sistema de transporte. Conseqüentemente o uso de produtos de curto prazo no Ponto Virtual seria limitado.</p> <p>Um modelo que permita a liberdade de transferir a propriedade em um ponto virtual exigirá um tratamento diferenciado, considerando as trocas de posição na plataforma de comercialização e a efetiva movimentação do gás natural</p> <p>Para fins do ICMS incidente nas operações com a molécula, mm modelo que permita a liberdade de transferir a propriedade em um ponto virtual exigirá um tratamento diferenciado, considerando que as trocas de posição na plataforma de comercialização não necessariamente refletirão exatamente a efetiva movimentação do gás natural, conforme referência dos CDAs mencionados na Minuta.</p> <p>Assim, ainda que a sistemática prevista pelo Convênio ICMS nº 30/2006, em termos gerais, seja relativamente aderente ao conceito de múltiplas operações de compra e venda de mercadoria sem a sua movimentação física, entende-se que alguns aspectos de tal regulamentação devem ser aperfeiçoados para melhor refletir as características próprias do setor de gás natural, que possui peculiaridades relevantes.</p> <p>De todo modo, o regime tributário previsto no Convênio ICMS nº 30/2006 estabelece uma sistemática que, em princípio, pode ser replicada (com algumas alterações) às operações envolvendo gás natural, podendo, ainda, ensejar efeitos positivos / incentivadores de tal modelo, como a neutralidade tributária (para fins de ICMS) às operações realizadas antes da realização física da entrega do produto (evitando eventuais acúmulos de crédito, em razão de diferentes alíquotas de compra e venda incorridas antes da liquidação da operação). A</p>

SEÇÃO/ SUBSEÇÃO DO DOCUMENTO	QUESTÃO PARA DISCUSSÃO	RESPOSTA
		<p>Alemanha, por exemplo, pratica o diferimento do imposto devido até o usuário final do gás natural, aplicando-se o diferimento de tributos ao longo da cadeia/transporte de gás e só exigindo o pagamento de todos os tributos aplicáveis na última etapa da entrega para o consumidor final.</p> <p>Por outro lado, a concessão de isenção no modelo previsto pelo Convênio ICMS nº 30/2006 pode ensejar alguns efeitos tributários para o estabelecimento 'depositante' da mercadoria, pois eventuais créditos relativos à aquisição do gás natural antes do PVN (ou vinculados à sua produção) podem se tornar custo ou se acumular.</p> <p>Com relação à prestação de serviço de transporte propriamente, deve-se observar que a legislação tributária atual, considerando o Ajuste SINIEF 03/18, ainda requer a determinação do par origem e destino das transações no momento da nominação e, posteriormente, na alocação, como critério de emissão dos CTes a definição da carga tributária. Com a possibilidade de sucessivas transferências de titularidade da molécula do gás natural em um Ponto Virtual, a determinação dos pares para a identificação da prestação como interna ou interestadual tende a ser mais complexa, dificultando a definição da alíquota do ICMS aplicável e mesmo o cumprimento de obrigações acessórias, como os CTes.</p> <p>Desta forma, transferências de titularidade em um Ponto Virtual entre carregadores seriam limitadas e poderiam ocorrer somente entre carregadores com a mesma origem de gás.</p> <p>Além disso, a mesma limitação seria aplicada para as transferências entre os transportadores e os carregadores para fins de balanceamento do sistema de transporte. Conseqüentemente o uso de produtos de curto prazo no Ponto Virtual seria limitado.</p>

SEÇÃO/ SUBSEÇÃO DO DOCUMENTO	QUESTÃO PARA DISCUSSÃO	RESPOSTA
		<p>Uma alternativa para isso seria a unificação das alíquotas do ICMS sobre o transporte intermunicipal ou interestadual de gás natural, de modo que não seria mais relevante identificar, para fins fiscais, precisamente o ponto de entrada e de saída para cada prestação de serviço. Nesse contexto, também seria necessário ajustar as regras para o preenchimento dos CTes.</p> <p>Desse modo, tem-se que o tema é complexo e importante, sendo necessário aprofundar a avaliação sobre os riscos e dificuldades de implementar o PVN tanto na perspectiva da titularidade da molécula quanto da própria prestação de serviço de transporte, sendo tais aspectos relevantes para que se viabilize a implantação de um modelo eficiente e o bom funcionamento de um Gas Hub.</p>
Transição		Encaminhamos, em anexo, uma proposta de capítulo a ser acrescentado à Minuta que detalha o processo de transição ao Novo Modelo de Mercado.

Comentário geral:

Harmonização entre as Regulações Federal e Estadual (Nota de Rodapé 14): Entendemos que deverá haver um alinhamento entre as regulações estadual e federal para fins de comercialização de gás natural, evitando-se que as transações no Gas Hub não sejam esvaziadas pela existência de regras restritivas dentro dos estados, devendo a comercialização permanecer sob a jurisdição federal, para que o sistema de transporte faça a conexão entre as diversas fontes de suprimento em âmbito nacional.



Instruções de envio:

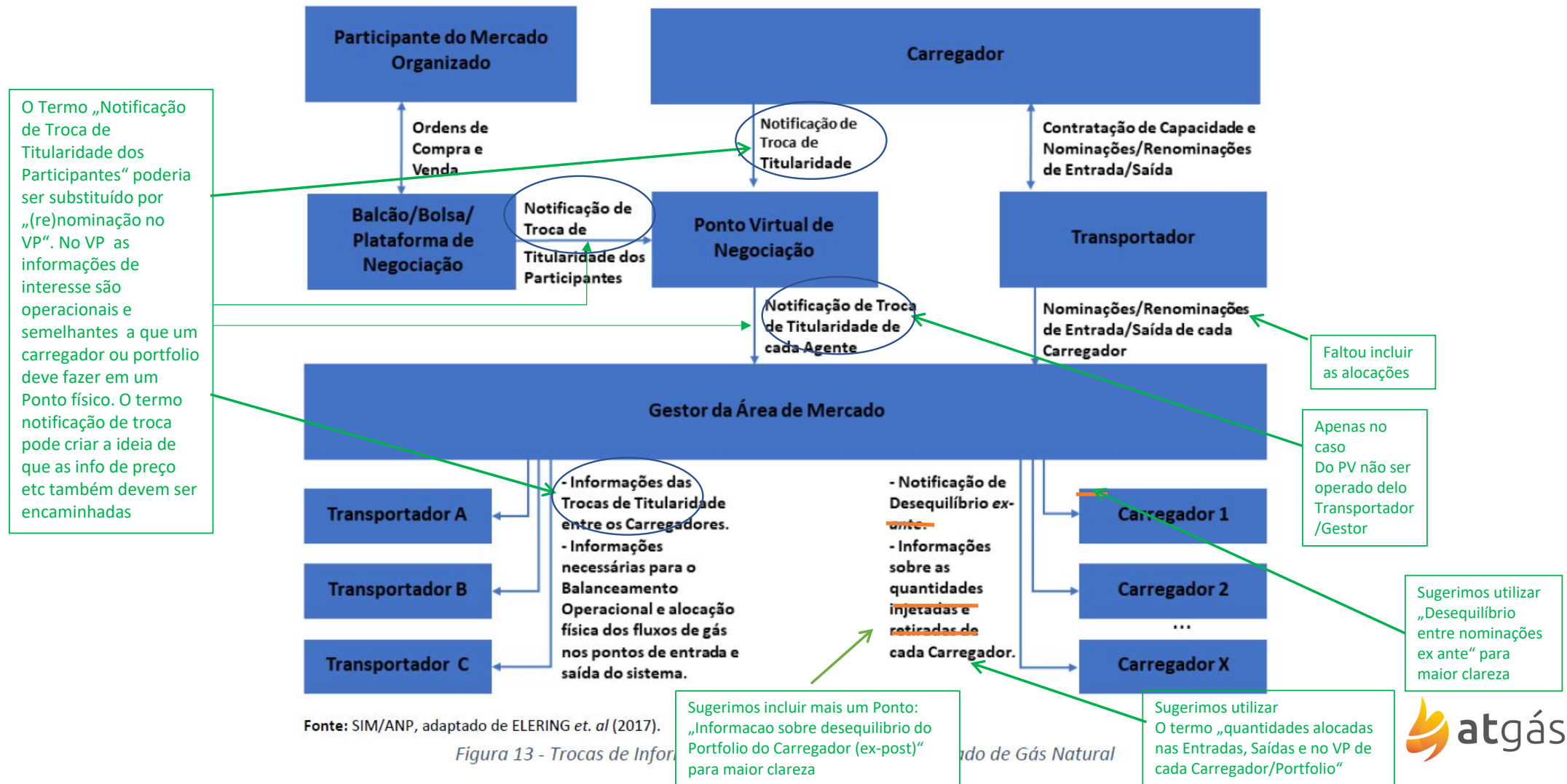
Este formulário deverá ser encaminhado à ANP para o endereço eletrônico: sim@anp.gov.br.

Modelo Conceitual

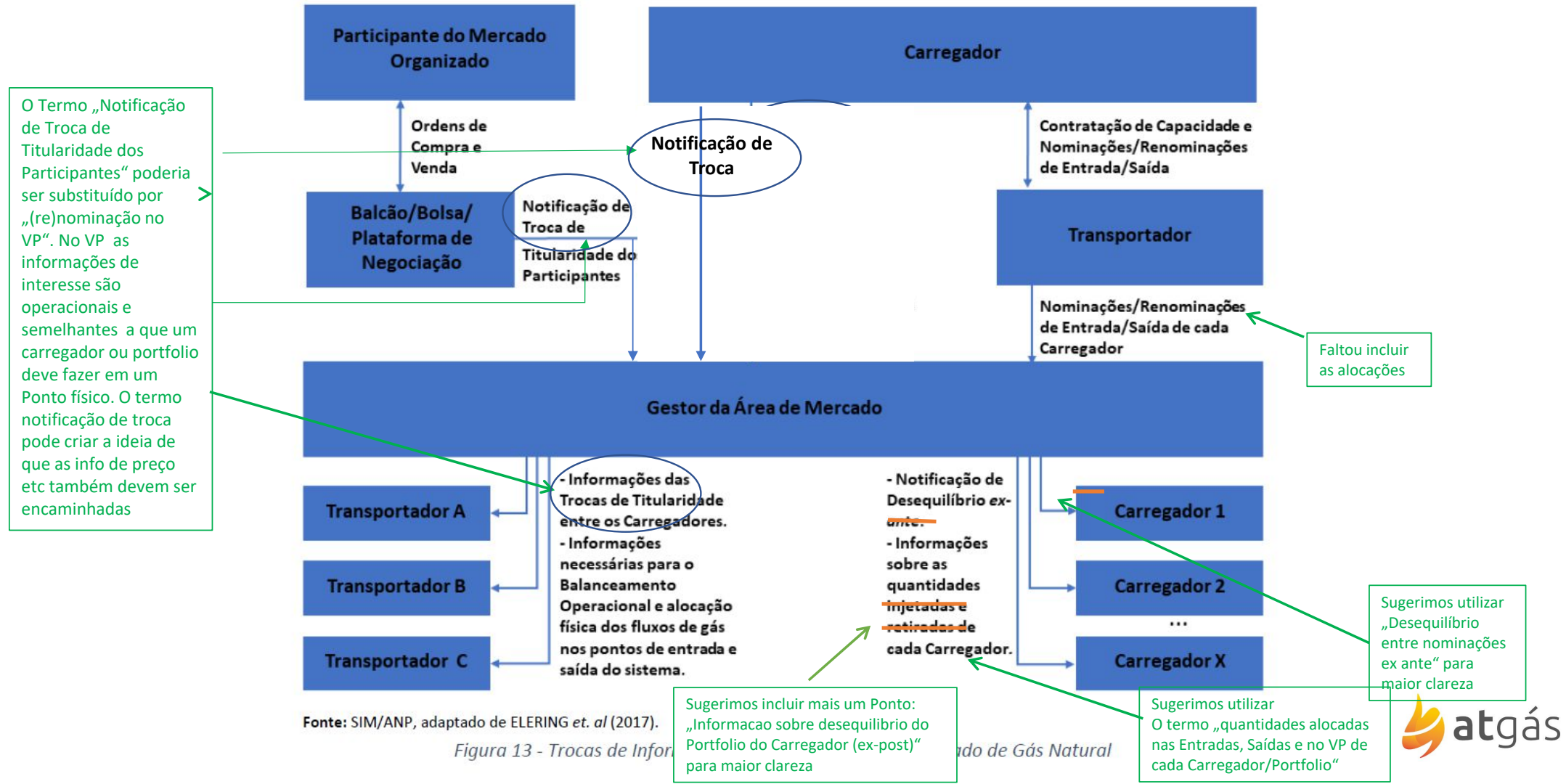
Figura 13

11/01/2020

Alterações Sugeridas na Figura 13



Simplificação Sugerida na Figura 13 - PV operado pelo Gestor



Fonte: SIM/ANP, adaptado de ELERING et. al (2017).

Figura 13 - Trocas de Informação no Mercado de Gás Natural

