



Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás



IBP CT 104-2002

Rio de Janeiro, 30 de Agosto de 2002

Ilmo. Dr.

José Cesário Cecchi

Superintendente de Comercialização e Movimentação de Gás Natural

Agência Nacional de Petróleo

Fax: (21)3804-0102/0103/0104

Ref.: Consulta Pública sobre as Minutas de Portaria que regulam os critérios tarifários para o transporte dutoviário de gás natural e o livre acesso às instalações de transporte de gás natural

Prezado Senhor:

O Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás através das suas Comissões de Gás e Transporte Dutoviário constituiu um Grupo de Trabalho estudo as referidas portarias, preparou uma proposta, considerando o máximo de consenso possível de obter entre os diferentes pontos de vista dos componentes da cadeia de valor do gás natural nela constituída, encaminhadas em anexo.

Deve-se ressaltar que os comentários ora apresentados não pretendem ser exaustivos, nem substituir aqueles que serão apresentados individualmente pelas empresas.

Face ao exposto, colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos e reiteramos a nossa disposição em continuar colaborando com a ANP no processo de estabelecimento do marco regulatório do segmento de Gás Natural.

Atenciosamente,

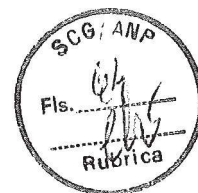

Álvaro Teixeira
Secretário Geral

Anexos:

- 1) Comentários sobre as minutas de portaria que regulamenta os critérios tarifários para o transporte dutoviário de gás natural.
- 2) Comentários sobre as minutas de portaria que regulamenta o livre acesso às instalações de transporte de gás natural
- 3) Grupo de Trabalho para estudo das portarias.



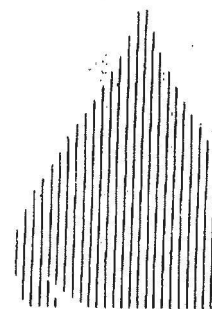
Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás

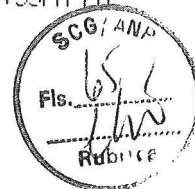


ANEXO 2

COMENTÁRIOS SOBRE A MINUTA DE PORTARIA QUE REGULAMENTA O LIVRE ACESSO ÀS INSTALAÇÕES DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL

Handwritten mark



**AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO****PORTARIA Nº xx, DE**

Regulamenta o livre acesso às instalações de transporte dutoviário de gás natural.

O DIRETOR-GERAL da AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO – ANP, no uso das suas atribuições legais, torna público o seguinte ato:

Art. 1º Constitui objeto da presente Portaria a regulamentação do uso das Instalações de Transporte de gás natural existentes ou a serem construídas, mediante remuneração adequada ao titular das Instalações de Transporte.

Art. 2º Para os fins desta Portaria, ficam estabelecidas as seguintes definições;

- I. Capacidade Contratada de Entrega: capacidade de retirada de gás natural em determinado Ponto de Entrega a qual o Transportador se obriga a disponibilizar para o Carregador, conforme o respectivo contrato de transporte;
- II. Capacidade Contratada de Transporte: capacidade de transporte a qual o Transportador se obriga a disponibilizar para o Carregador, conforme o respectivo contrato de transporte;
- III. Capacidade Disponível de Transporte: diferença entre a Capacidade Máxima de Transporte e a soma das Capacidades Contratadas de Transporte para o Serviço de Transporte Firme;
- IV. Capacidade Máxima de Transporte: máximo volume diário de gás natural que o Transportador pode movimentar em sua Instalação de Transporte;
- V. Capacidade Ociosa de Transporte: diferença entre a Capacidade Máxima de Transporte e o volume diário de gás natural programado para o Serviço de Transporte Firme, até o limite da Capacidade Contratada de Transporte;
- VI. Carregador: pessoa jurídica ou consórcio que contrata com o Transportador o serviço de transporte de gás natural;
- VII. Concurso Aberto: procedimento através do qual deve-se ofertar ofertado publicamente e alocar alocada a capacidade de transporte para o Serviço de Transporte Firme;

E. A. beagás

E. A. beagás

E. A. beagás

E. A. beagás



VIII. Instalações de Transporte: conjunto de instalações necessárias à prestação do serviço de transporte dutoviário de gás natural, incluindo dutos, estações de compressão, de medição, de redução de pressão, de armazenagem, recepção e de entrega;

IX. Interessado: pessoa jurídica que solicita formalmente o serviço de transporte de gás natural;

X. Ponto de Entrega: ponto no qual o gás natural é entregue pelo Transportador ao Carregador ou a quem este autorize;

XI. Ponto de Recepção: ponto no qual o gás natural é recebido pelo Transportador do Carregador ou de quem este autorize;

XII. Serviço de Transporte Firme (STF): serviço de transporte no qual o Transportador se obriga a programar e transportar o volume diário de gás natural solicitado, até a Capacidade Contratada de Transporte estabelecida em contrato;

XIII. Serviço de Transporte Interruptível (STI): serviço de transporte no qual o Transportador se obriga a programar e transportar o volume diário de gás natural solicitado, caso disponha de Capacidade Ociosa de Transporte;

XIV. Transportador: pessoa jurídica ou consórcio autorizada pela ANP a operar as Instalações de Transporte.

XV. Zona de Entrega: área geográfica limitada, contendo um ou mais Pontos de Entrega;

XVI. Zona de Recepção: área geográfica limitada, contendo um ou mais Pontos de Recepção.

Art. 3º O Transportador não poderá comprar ou vender gás natural, com exceção dos volumes necessários à operação das Instalações de Transporte e à formação e manutenção do estoque inicial.

Art. 4º O Transportador permitirá o acesso não discriminatório de Interessados às suas Instalações de Transporte, assim como a conexão de suas Instalações com outras Instalações de Transporte.

Parágrafo único. As condições operacionais necessárias à conexão de Instalações de Transporte de distintos Transportadores, incluídas as conexões de fronteira do país, serão formalizadas em Acordos de Interconexão.

Art. 5º O Transportador atenderá Interessados na contratação de STF em sua Capacidade Disponível, de STI em sua Capacidade Ociosa, assim como de outros serviços de transporte que venham a ser solicitados.

1- Entrega

1- Abigós

At 1- da Abigós



Parágrafo único. O não atendimento aos pedidos de contratação descritos no caput desse artigo será justificado pelo Transportador aos Interessados e à ANP no prazo máximo de 15 (quinze) dias, a contar da data do recebimento, pelo Transportador, do pedido feito pelo Interessado pelo Transportador.

Comentário: A Comissão manifesta a dúvida quanto à aplicação desta obrigação de atendimento aos casos de serviço de transporte em sentido contrário ao fluxo normal (STD da minuta anterior).

Art. 6º Os serviços de transporte de gás natural serão formalizados em contratos padronizados para cada modalidade de serviço, os quais explicitarão: o tipo de serviço contratado; os termos e condições gerais de prestação do serviço; as Capacidades Contratadas de Transporte entre Pontos de Recepção e Entrega; as Capacidades Contratadas de Entrega por Ponto de Entrega; as Tarifas e o prazo de vigência.

§ 1º Parágrafo único. As Capacidades Contratadas de Transporte a que se refere o caput deste artigo poderão também ser definidas entre Zonas de Recepção e Entrega, desde que estas sejam previamente aprovadas pela ANP.

Art. 7º Os Transportadores aplicarão aos seus Carregadores modelos padronizados de contrato para cada modalidade de serviço, além dos Termos e Condições Gerais de prestação do serviço que compõem os contratos.

§ 2º Parágrafo único. Os Transportadores enviarão à ANP os modelos de contrato previstos no caput desse artigo no prazo de 60 (sessenta) dias antes da sua aplicação.

Comentário: A Comissão entende que trata-se de um procedimento meramente informativo e que o prazo de antecedência poderia ser menor.

Art. 8º Toda Capacidade Disponível de Transporte para a contratação de STF por prazo superior a 180 dias em Instalações de Transporte já em operação será ofertada e alocada segundo os procedimentos de Concurso Aberto.

Comentário: Conforme já manifestado por ocasião dos comentários desta Comissão à versão anterior desta minuta de Portaria, apresentados em 06/04/2001, há dois entendimentos: parte dos seus membros entende que o Concurso Aberto deveria ser aplicável a todos os gasodutos, novos e existentes; outros participantes têm a opinião de que o Concurso Aberto apenas será aplicável à capacidade existente.

Parágrafo único. O Transportador submeterá à aprovação da ANP, no prazo de 60 (sessenta) dias antes da sua divulgação, o Manual do Concurso Aberto, que detalhará os procedimentos de oferta e alocação de capacidade para STF.

At

f



Comentário: Seguindo orientação já adotada em portarias anteriores e Contrato de Concessão de E&P, deveria ser estabelecido um prazo máximo para manifestação pela ANP (e.g. 45 dias), após o qual a aprovação seria tácita. Com relação à reutilização de manuais já aprovados talvez pudesse ser evitado o procedimento de aprovação prévia, ressalvada a necessidade de descrição da nova capacidade em oferta

Art. 98º O Manual do Concurso Aberto observará os princípios da transparência, da isonomia e da publicidade e disporá sobre:

- I. critérios e procedimentos para o dimensionamento do projeto de expansão de capacidade, quando necessário aplicável;
- II. forma de contratação de capacidade, definindo pontos ou zonas de recepção e entrega;
- III. custo médio ponderado de capital, refletindo as condições de mercado e os riscos associados à prestação do serviço;
- IV. metodologia de cálculo da tarifa mínima da capacidade a ser ofertada;
- V. critério de alocação de capacidade entre os interessados;
- VI. condições para o redimensionamento do projeto de expansão de capacidade, quando necessário aplicável;
- VII. qualquer outro aspecto considerado relevante pelo Transportador.

Art. 109º O Carregador, ou empresas controladas ou coligadas, que possuir contratos de STF que somem mais de 50% (cinquenta por cento) do total das Capacidades Contratadas da Instalação de Transporte, antes da realização do Concurso Aberto, poderá contratar no máximo 40% (quarenta por cento) da capacidade ofertada no Concurso Aberto.

Comentário: O dispositivo deverá ser aplicado a cada um dos percursos considerando mesmos pontos de recepção e entrega contratados.

Parágrafo único. Caso não haja interesse de outros Carregadores na contratação de toda a capacidade ofertada, o Carregador, a que se refere o caput deste artigo, poderá contratar a capacidade remanescente.

Art. 10º14. O proprietário de instalações de transferência que sejam reclassificadas como de transporte transferirá a titularidade destas instalações a à pessoa jurídica cujo objeto social contemple, exclusivamente, a atividade de construção e operação de instalações de transporte empresa(s) independente(s), destinada(s) exclusivamente à atividade de transporte de gás natural.

Comentário: Mantendo coerência com a portaria ANP 170.

*Man e o WAC ?
E o fato do retorno ?
E necessário ?
Simplemente
adotar metodologias
relativas aos itens
IV e V
do item I
de seguir.*

OK

OK

OK

OK

OK



§ 1º O proprietário das instalações de transferência, a que se refere o caput deste artigo, passará à qualidade de Carregador da Instalação de Transporte e poderá contratar capacidade diretamente junto ao Transportador, sem a necessidade de realização de Concurso Aberto, até o limite da capacidade Capacidade Máxima de Transporte existente na data de reclassificação. OK

§ 2º A Capacidade Máxima de Transporte existente capacidade existente na data de reclassificação será comprovada através de relatórios técnicos de simulação termo-hidráulica. OK

§ 3º Os contratos de transporte serão celebrados no prazo máximo de 60 (sessenta) dias contados a partir da data de reclassificação.

Comentário: Observar coerência com o prazo do artigo 6º. Além disso, no caso de constituição de nova empresa, por exemplo, tal prazo pode vir a ser insuficiente. OK

§ 4º Toda capacidade não contratada pelo proprietário, nos termos do §3º deste artigo, será objeto de Concurso Aberto.

Art. 11º12. Os proprietários de Instalações de Transporte que as estejam utilizando, na data de publicação desta Portaria, para movimentação de seus próprios produtos seguirão os procedimentos estabelecidos no artigo 10º14, cujos prazos terão início na data de publicação desta Portaria.

Art. 12º13. O não atendimento ao disposto na presente Portaria implicará nas sanções administrativas previstas na legislação aplicável.

Art. 13º14. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação. H



Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás
ANEXO 3

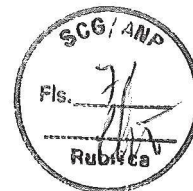


**GRUPO DE TRABALHO SOBRE
LIVRE ACESSO A GASODUTOS E CRITÉRIOS TARIFÁRIOS.**

- ♦ ABEGÁS
- ♦ ABRACE
- ♦ AGIP
- ♦ ANADARKO PETROLEUM
- ♦ BG
- ♦ BNDES
- ♦ BP
- ♦ CEG
- ♦ CEPEL
- ♦ CHEVRON TEXACO
- ♦ COMGÁS
- ♦ EL PAÑO
- ♦ ELETROBRAS
- ♦ ENRON
- ♦ EXPETRO
- ♦ GÁS BRASILIANO
- ♦ GASMIG
- ♦ INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGIA
- ♦ IPIRANGA
- ♦ MACHADO, MEYER, SENDACZ E OPICE ADVOGADOS
- ♦ MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA
- ♦ NACIONAL GÁS BUTANO
- ♦ PETROBRAS DISTRIBUIDORA
- ♦ PETROCONSULT
- ♦ PINHEIRO NETO ADVOGADOS
- ♦ PUC/RJ
- ♦ QUEIROZ GALVÃO
- ♦ REPSOL YPF
- ♦ SHELL
- ♦ SINDIGÁS
- ♦ SINERGIA
- ♦ STARFISH
- ♦ SUPERGASBRÁS
- ♦ TOTALFINAELF
- ♦ TOZZINI, FREIRE, TEIXEIRA E SILVA ADVOGADOS
- ♦ TRANSPETRO
- ♦ TSB
- ♦ ULHÔA CANTO, REZENDE E GUERRA-ADVOGADOS

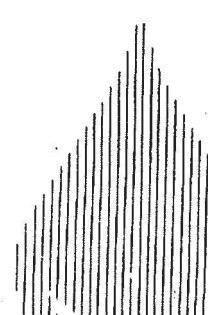


Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás



ANEXO 1

COMENTÁRIOS SOBRE A MINUTA DE PORTARIA QUE REGULAMENTA OS CRITÉRIOS TARIFÁRIOS PARA O TRANSPORTE DUTOVIÁRIO DE GÁS NATURAL



**AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO****PORTARIA Nº xx, DE**

Regulamenta os critérios tarifários para o transporte dutoviário de gás natural.

O DIRETOR-GERAL da AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO – ANP, no uso das suas atribuições legais, com base na Resolução de Diretoria RD nº xx, de xx de xxxx de 2002, torna público o seguinte ato:

Art. 1º Constitui objeto da presente Portaria o estabelecimento dos critérios para cálculo de tarifas de transporte dutoviário de gás natural de que trata o art. 8º, inciso VI, da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.

Art. 2º As definições contidas na Portaria ANP nº XXXXXX, que regulamenta o livre acesso às instalações de transporte dutoviário de gás natural, ou outra que venha a substituí-la, ficam incorporadas a esta Portaria.

Art. 3º Para os fins desta Portaria, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I. Tarifa Compartilhada: tarifa calculada com base na capacidade e nos custos totais, associados à instalação de transporte existente e à sua expansão;

II. Tarifa Incremental: tarifa calculada com base na capacidade e nos custos adicionais, associados apenas à expansão da instalação de transporte.

Art. 4º As tarifas de transporte de gás natural não implicarão em tratamento discriminatório ou preferencial entre carregadores para os mesmos diferentes tipos de serviços e/ou carregadores.

Art. 5º As tarifas aplicáveis a cada serviço e/ou carregador serão compostas por uma estrutura de encargos relacionada à natureza dos custos atribuíveis a sua prestação, devendo refletir:

I. os custos da prestação eficientes de prestação do serviço, e;

Comentário: A Comissão apresentou posições divergentes quanto ao grau de especificidade a ser dada à determinação dos critérios para caracterização de tal eficiência conforme exemplificados na Nota Técnica 036/2002-SCG ("NT"), página 3 (três). Alguns participantes concordaram com a generalidade do dispositivo proposto. Outros consideraram importante que se definam ao menos os principais



parâmetros a serem utilizados. Outros, ainda, sugeriram a determinação expressa de como tais critérios deveriam ser atendidos.

- II. os determinantes de custos, observando a responsabilidade de cada carregador e/ou serviço na ocorrência desses custos e as qualidades relativas entre os tipos de serviço oferecidos.

Comentário: A Comissão solicita um melhor esclarecimento do inciso e acrescenta que gostaria de ver refletido neste artigo a questão da aplicação da tarifa em relação à distância.

Art. 6º A tarifa do serviço de transporte firme será estruturada, no mínimo, com base nos seguintes encargos:

- I. encargo de capacidade de entrada: destinado a cobrir os custos fixos relacionados à capacidade de recepção e os custos fixos relacionados à capacidade de transporte que não dependem da distância;
- II. encargo de capacidade de transporte: destinado a cobrir os custos fixos relacionados à capacidade de transporte que dependem da distância;
- III. encargo de capacidade de saída: destinado a cobrir os custos fixos relacionados à capacidade de entrega;
- IV. encargo de movimentação: destinado a cobrir os custos variáveis com a movimentação de gás.

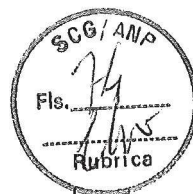
Art. 7º A tarifa do serviço de transporte interruptível será estruturada com base em um único encargo volumétrico, cujo valor será estabelecido em função da probabilidade de interrupção e da qualidade relativa deste serviço em relação ao serviço de transporte firme.

Art. 8º As tarifas propostas para ~~serviços diversos~~ serviços de transporte firme e interruptível terão por referência a tarifa do serviço de transporte firme, observado o disposto no art. 5º desta Portaria.

Art. 9º A tarifa mínima para a capacidade de transporte adicional, criada a partir de investimentos em expansão da infra-estrutura de transporte, será igual ao maior valor entre a Tarifa Incremental e a Tarifa Compartilhada.

Parágrafo único. No caso da adoção da Tarifa Compartilhada, as tarifas dos contratos firmes existentes antes da referida expansão serão ajustadas e formalizadas através de aditivo contratual, de modo a observar refletir a redução do custo unitário de transporte.

Handwritten signature and initials.



Art. 10°. O transportador repassará a todos os carregadores firmes:

I. 50% (cinquenta por cento) do resultado da venda de serviços de transporte não prevista por ocasião do cálculo tarifário original, descontados os tributos a serem recolhidos;

Comentário: A Comissão considerou que, uma vez que o carregador já pagou por tal capacidade, o percentual de repasse (50%) deveria ser de pelo menos 70%.

II. a diferença, quando houver, entre a receita proveniente da venda de capacidade de transporte através de leilão e a receita associada à sua tarifa mínima.

§ 1º. As receitas resultantes do serviço de transporte interruptível serão repassadas a cada um dos carregadores firmes, proporcionalmente à sua respectiva capacidade ociosa em cada trecho utilizado.

§ 2º. Os repasses das eventuais receitas firmes serão calculados de forma proporcional ao valor das respectivas tarifas e implicarão na redefinição das tarifas dos contratos, formalizada através de aditivo contratual.

Art. 11. O repasse a que se refere o artigo 10 e o ajuste de tarifa a que se refere o artigo 9º aplicáveis a cada carregador serão calculados de forma proporcional ao valor de suas tarifas e, no caso de repasse de receitas firmes, implicarão na redefinição das tarifas dos contratos, formalizada através de aditivo contratual.

Art. 12¹¹°. As tarifas aplicáveis a qualquer tipo de serviço deverão ser comunicadas à ANP e divulgadas ao mercado, conforme norma aplicável.

Art. 13¹²°. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Comentário: Deseja-se saber o por quê da retirada do artigo 13 incluído na nota referente a essa portaria emitida pela ANP.

Comentário: A Comissão manifesta sua preocupação com a aplicabilidade da presente Portaria aos casos concretos existentes, especialmente quanto aos critérios de estruturação tarifária (Arts 5º e 6º) e demais dispositivos. Qual seria o prazo e forma de adaptação das situações atuais?

Handwritten initials "H" and a signature.



Prezados Senhores,

Vimos complementar nossas sugestões às Portarias que estão, no momento, em Consulta Pública no site da ANP.

1) Com relação à Minuta de Portaria que Regulamenta as informações a serem fornecidas pelas empresas transportadoras e carregadoras de gás natural ao mercado e à ANP:

1.1) Sugerimos acrescentar na letra g, no inciso I, do Art. 2o. : capacidade disponível para prestação de novos serviços de transporte firme e capacidade ociosa para serviço de transporte não firme.

Justificativa: uma das atuais entraves ao desenvolvimento de centrais termelétricas a gás natural é a dificuldade de escoamento do gás e capacidade pagos, mas não utilizados. Sendo assim, uma forma de se otimizar a contratação de um gerador termelétrico é utilizar de contratos de transporte não firme. Para tanto, é de vital importância que as informações sobre a possibilidade de contratação de transporte não firme sejam transparentes e disponibilizadas ao mercado em tempo hábil.

1.2) Sugerimos inserir no item II.2, do Anexo I, nas informações relativas ao arquivo horário, os dados relativos ao Poder Calorífico Superior, nas condições de 20 C e pressão de 1 atm, e a composição do gás (N₂, em % molar, CO₂, em % molar, H₂O, em mg/m³, Ponto de Orvalho de H₂O em C, H₂S em mg/m³ (todos os valores medidos nas condições de 20 C e 1 atm em base seca).

Justificativa: Na produção de energia termelétrica a composição do gás interfere no desempenho das turbinas, afetando a eficiência da planta e custo da energia gerada, podendo ocorrer até a parada total da unidade geradora. Mais adequado seria se as informações fossem trocadas ininterruptamente, como já havíamos sugerido na Consulta Pública anterior.

Não sendo possível sugerimos que o transportador disponibilize essas informações, no mínimo, em base horária.

2) Com relação à minuta de Portaria que regulamenta os critérios tarifários para o transporte dutoviário de gás natural:

Sobre essa Portaria sugerimos que estejam claras as seguintes questões:

2.1) A Portaria só se aplica à capacidade expandida de gasodutos, ou também é aplicável aos gasodutos em operação e novos gasodutos a serem construídos? Se for aplicável aos gasodutos em operação, como serão tratados os contratos já assinados com as distribuidoras usuárias do GASBOL ? Como será tratado o preço do transporte nacional?

2.2) Nas Resoluções de Conflitos entre TBG, Enron e BG, o conceito de distância foi aplicado na tarifação do transporte. O fator distância também será aplicado às Tarifas de Transporte Compartilhada e Incremental? Caso



afirmativo, como ficam as tarifas dos contratos já assinados com distribuidoras?

2.3) Considerando que há participação cruzada de um mesmo agente em vários segmentos da cadeia do gás natural (produtor, carregador, transportista e distribuidor) qual a garantia que o mercado terá de que havendo benefício tarifário com o uso da Tarifa Compartilhada, o mesmo será repassado ao Consumidor Final?

3) Com relação à minuta de Portaria que regulamenta o livre acesso às instalações de transporte de gás natural:

3.1) No Art. 8o. sugerimos acrescentar : Toda a Capacidade Disponível de Transporte para contratação de STF em Instalações de Transporte já em operação e em novas Instalações de Transporte será ofertada e alocada segundo os procedimentos de Concurso Aberto.

Justificativa: Capacidade a ser ofertada através de expansão das Instalações de Transporte existente ou construção de novas Instalações (gasodutos novos) deveriam ser objeto de Concurso Aberto.

3.2) Os Arts. 11 e 12 tratam da necessidade de separar, por meios de contratos, as atividades de carregador e transportador, quando são exercidas por mesmo agente ou agentes diferentes, mas de mesmo controlador. Porém, como a minuta de Portaria que regulamenta a cessão de capacidade em gasodutos de transporte não obriga a cessão de capacidade não respaldada por contratos a jusante, a obrigatoriedade de esses Arts. 11 e 12 pode ficar sem efeito, já que mesmo com atividades separadas, o carregador poderá contratar toda a capacidade do transportador, mesmo que não tenha contratos de fornecimento firme de gás. Portanto, ratificando nosso posicionamento enviado com relação à minuta de cessão de capacidade de transporte, é vital que se reestabeleça o mecanismo de cessão obrigatória de capacidade não respaldada por contratos de fornecimento firme de gás, como estabelecia a Portaria 169/98.

Atenciosamente,

Ana Amélia de Conti Gomes

Gerente de Desenvolvimento - Development Manager

Duke Energy International - Brasil
Av. das Nações Unidas, 12.901 - 32o. andar
04578-000 - São Paulo - SP - Brasil

Tel: (55) (11) 5501-3409
Fax: (55) (11) 5501-3574



**SINDICATO DA INDÚSTRIA DE REFINAÇÃO DO SAL
NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO.**

Filiado à Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro - FIRJAN.

SEDE: R. Visconde do Uruguai, 535 / 11º andar - Niterói, RJ. - CEP. 24030-077 - Telefax: 2722.2101 / 2722.2102
Sub - SEDES: Caixa Postal 111.413 - Cabo Frio, RJ. - CEP 28901-970 - Tel.: 2645.4646 - Fax.: 2645.5178
Av. Mal. Câmara, 160 n/ 513 - Castelo, Rio de Janeiro-RJ - CEP 20026-080 - Telefax: 2215.7222

Rio de Janeiro, 03 de Setembro de 2002.

Agência Nacional de Petróleo - ANP.

At: Dr. José Cesário Cecchi.
Rua Senador Dantas 105 / 10º andar.
Fax: 3804-0102/03/04
Rio de Janeiro - RJ.

REF: Consulta Pública - Despachos n.º 506/2002 e 507/2002.
Critérios Tarifários para Transporte Dutoviário de Gás Natural.
Livre Acesso às Instalações de Transporte de Gás Natural.

Prezado Senhor,

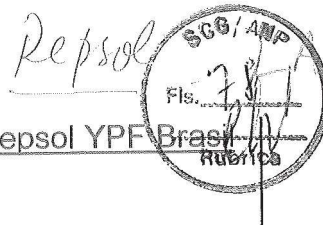
O Sindicato da Indústria de Refinação do Sal no Estado do Rio de Janeiro, representa a Companhia Nacional de Alcalis, a Refinaria Nacional de Sal S/A e a Companhia Salinas Perynas, empresas consumidoras de gás natural localizadas na Região dos Lagos, no Estado do Rio de Janeiro.

Nos termos dos Despachos do Diretor Geral da ANP n.º 506/2002 de 02/08/02, e n.º 507/2002 de 02/08/02, que disponibilizam à Consulta Pública as minutas de Portarias sobre "livre acesso" e "critérios tarifários para transporte" do gás natural, este Sindicato vem tão somente apresentar seus comentários e observações de que, da forma como está redigido o artigo 1º desta última, poderá gerar interpretações que conflitem com o que dispõe a Portaria nº 45/02 que estabeleceu as Parcelas Referenciais de Transporte (TREF), para o cálculo dos preços máximos do gás natural de produção nacional para vendas à vista, às empresas concessionárias de gás canalizado.

É entendimento de nossos associados que a Portaria, cuja minuta está sendo objeto de consulta pública, regulamenta os critérios tarifários para transporte dutoviário de gás natural, atendendo, exclusivamente, ao que dispõe o artigo 58 da Lei Federal nº 9478/97, isto é, ela estabelece critérios visando à remuneração adequada ao titular das instalações de transporte, nos casos de livre acesso por terceiros

Atenciosamente,


Eng.º Luiz César Caetano Alves.
Presidente.



**AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO
PORTARIA Nº xx, DE**

Regulamenta o livre acesso às instalações de transporte de gás natural.
O DIRETOR-GERAL da AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO – ANP, no uso das suas atribuições legais, torna público o seguinte ato:

Art. 1º Constitui objeto da presente Portaria a regulamentação do uso das Instalações de Transporte de gás natural existentes ou a serem construídas, mediante remuneração adequada ao titular das Instalações de Transporte.

Art. 2º Para os fins desta Portaria, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I. Capacidade Contratada de Entrega: capacidade de retirada de gás natural em determinado Ponto de Entrega a qual o Transportador se obriga a disponibilizar para o Carregador, conforme o respectivo contrato de transporte;

II. Capacidade Contratada de Transporte: capacidade de transporte para o Serviço de Transporte Firme, a qual o Transportador se obriga a disponibilizar para o Carregador, conforme o respectivo contrato de transporte;

Com 1: Não está claro se a definição se aplica somente ao STF ou se estende aos demais tipos de serviço de transporte. Porém observando o contexto no qual a expressão é utilizada nesta portaria, acreditamos referir-se unicamente aos contratos associados ao STF, portanto sugerimos que a redação acima seja alterada para identificar claramente os tipos de serviços abrangidos pela definição.

III. Capacidade Disponível de Transporte: diferença entre a Capacidade Máxima de Transporte e a soma das Capacidades Contratadas de Transporte;

IV. Capacidade Máxima de Transporte: máximo volume diário de gás natural que o Transportador pode movimentar em sua Instalação de Transporte;

V. Capacidade Ociosa de Transporte: diferença entre a Capacidade Máxima de Transporte e o volume diário de gás natural programado para o Serviço de Transporte Firme, até o limite da Capacidade Contratada de Transporte;

VI. Carregador: pessoa jurídica que contrata com o Transportador o serviço de transporte de gás natural;

VII. Concurso Aberto: procedimento através do qual deve-se ofertar publicamente e alocar capacidade de transporte para o Serviço de Transporte Firme;



VIII. Instalações de Transporte: conjunto de instalações necessárias à prestação do serviço de transporte dutoviário de gás natural, incluindo dutos, estações de compressão, de medição, de redução de pressão, de armazenagem e de entrega;

IX. Interessado: pessoa jurídica que solicita formalmente o serviço de transporte de gás natural;

X. Ponto de Entrega: ponto no qual o gás natural é entregue pelo Transportador ao Carregador ou a quem este autorize;

2

XI. Ponto de Recepção: ponto no qual o gás natural é recebido pelo Transportador do Carregador ou de quem este autorize;

XII. Serviço de Transporte Firme (STF): serviço de transporte no qual o Transportador se obriga a programar e transportar o volume diário de gás natural solicitado, até a Capacidade Contratada de Transporte estabelecida em contrato;

XIII. Serviço de Transporte Interruptível (STI): serviço de transporte no qual o Transportador se obriga a programar e transportar o volume diário de gás natural solicitado, caso disponha de Capacidade Ociosa de Transporte;

XIV. Transportador: pessoa jurídica autorizada pela ANP a operar as Instalações de Transporte.

XV. Zona de Entrega: área geográfica limitada, contendo um ou mais Pontos de Entrega;

XVI. Zona de Recepção: área geográfica limitada, contendo um ou mais Pontos de Recepção.

Art. 3º O Transportador não poderá comprar ou vender gás natural, com exceção dos volumes necessários à operação das Instalações de Transporte e à formação e manutenção do estoque inicial.

Art. 4º O Transportador permitirá o acesso não discriminatório de Interessados às suas Instalações de Transporte, assim como a conexão de suas Instalações com outras Instalações de Transporte.

Parágrafo único. As condições operacionais necessárias à conexão de Instalações de Transporte de distintos Transportadores, incluídas as conexões de fronteira do país, serão formalizadas em Acordos de Interconexão.

Art. 5º O Transportador atenderá Interessados na contratação de STF em sua Capacidade Disponível, de STI em sua Capacidade Ociosa, assim como de outros serviços de transporte que venham a ser solicitados.



Parágrafo único. O não atendimento aos pedidos de contratação descritos no *caput* desse artigo será justificado pelo Transportador aos Interessados e à ANP no prazo máximo de 15 (quinze) dias, a contar da data do recebimento do pedido pelo Transportador.

Art. 6º Os serviços de transporte de gás natural serão formalizados em contratos, os quais explicitarão o tipo de serviço contratado, os termos e condições gerais de prestação do serviço, as Capacidades Contratadas de Transporte entre Pontos de Recepção e Entrega, as Capacidades Contratadas de Entrega por Ponto de Entrega, as Tarifas e o prazo de vigência.

Parágrafo único. As Capacidades Contratadas de Transporte a que se refere o *caput* deste artigo poderão também ser definidas entre Zonas de Recepção e Entrega, desde que estas sejam previamente aprovadas pela ANP.

Art. 7º Os Transportadores aplicarão aos seus Carregadores modelos padronizados de contrato para cada modalidade de serviço, além dos Termos e Condições Gerais de prestação do serviço que compõem os contratos.

Parágrafo único. Os Transportadores enviarão à ANP os modelos de contrato previstos no *caput* desse artigo no prazo de 60 (sessenta) dias antes da sua aplicação.

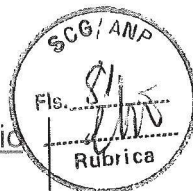
3

Art. 8º Toda Capacidade Disponível de Transporte para a contratação de STF e toda a capacidade de transporte resultante de expansões em de Instalações de Transporte já em operação serão ofertadas e alocadas segundo os procedimentos de Concurso Aberto.

Com 2: Além da Capacidade Disponível de Transporte, que segundo a definição pressupõe uma capacidade já existente, toda a capacidade de transporte oriunda de expansões de Instalações de Transporte já existentes, deveria estar sujeita ao procedimento de Concurso Aberto para a sua contratação.

Com 3: Para o caso de novos gasodutos, primeiramente gostaríamos de manifestar nossa concordância com o princípio adotado por esta Agência de não submeter ao procedimento de Livre Acesso, a contratação de capacidade destes novos empreendimentos, tendo em vista às barreiras comerciais que uma determinação deste gênero poderia causar para a atração de investimentos para construção de nova infra-estrutura de transporte de gás no país.

Adicionalmente, visando contribuir com o aperfeiçoamento da regulação da indústria de gás no Brasil, e no intuito de evitar formas ineficientes de expansão da rede de gasodutos, sugerimos que seja estabelecido um "período de espera" (entre 5 e 7 anos) para a imposição do procedimento de Concurso Aberto aos novos gasodutos, de forma que os investidores originais possam desenvolver o mercado objetivado para a viabilização desta nova infra-estrutura. Esta prática é adotada em outros países e além de permitir uma expansão saudável da rede de



mentos, evita a consagração de projetos ineficientes resultantes do caráter primário de desenvolvimento da indústria de gás do Brasil.

Parágrafo único. O Transportador submeterá à aprovação da ANP, no prazo de 60 (sessenta) dias antes da sua divulgação, o Manual do Concurso Aberto, que detalhará os procedimentos de oferta e alocação de capacidade para STF.

Art. 9º O Manual do Concurso Aberto observará os princípios da transparência, da isonomia e da publicidade e disporá sobre:

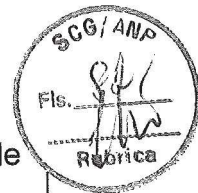
- I. critérios e procedimentos para o dimensionamento do projeto de expansão de capacidade, quando necessário;
- II. forma de contratação de capacidade, definindo pontos ou zonas de recepção e entrega;
- III. custo médio ponderado de capital, refletindo as condições de mercado e os riscos associados à prestação do serviço;
- IV. metodologia de cálculo da tarifa mínima da capacidade a ser ofertada;
- V. critério de alocação de capacidade entre os interessados;
- VI. condições para o redimensionamento do projeto de expansão de capacidade, quando necessário;
- VII. qualquer outro aspecto considerado relevante pelo Transportador.

Art. 10. O Carregador, ou empresas controladas ou coligadas, que possuir contratos que somem mais de 50% (cinquenta por cento) do total das Capacidades Contratadas da Instalação de Transporte, antes da realização do Concurso Aberto, poderá contratar no máximo 40% (quarenta por cento) da capacidade ofertada no Concurso Aberto.

Parágrafo único. Caso não haja interesse de outros Carregadores na contratação de toda a capacidade ofertada, o Carregador, a que se refere o *caput* deste artigo, poderá contratar a capacidade remanescente.

Art. 11. O proprietário de instalações de transferência que sejam reclassificadas como de transporte transferirá a titularidade destas instalações a empresa(s) independente(s), destinada(s) exclusivamente à atividade de transporte de gás natural.

§ 1º O proprietário das instalações de transferência, a que se refere o *caput* deste artigo, passará à qualidade de Carregador da Instalação de Transporte e poderá contratar capacidade diretamente junto ao Transportador, sem a necessidade de



realização de Concurso Aberto, até o limite da capacidade existente na data de reclassificação.

§ 2º A capacidade existente na data de reclassificação será comprovada através de relatórios técnicos de simulação termo-hidráulica.

4

§ 3º Os contratos de transporte serão celebrados no prazo máximo de 60 (sessenta) dias contados a partir da data de reclassificação.

§ 4º Toda capacidade não contratada pelo proprietário, nos termos do §3º deste artigo, será objeto de Concurso Aberto.

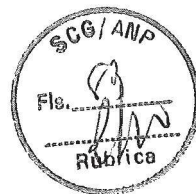
Art. 12. Os proprietários de Instalações de Transporte que as estejam utilizando, na data de publicação desta Portaria, para movimentação de seus próprios produtos seguirão os procedimentos estabelecidos no artigo 11, cujos prazos terão início na data de publicação desta Portaria.

Art. 13. O não atendimento ao disposto na presente Portaria implicará nas sanções administrativas previstas na legislação aplicável.

Art. 14. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.



PETRÓLEO BRASILEIRO S.A.
PETROBRAS



GÁS-NATURAL/AR – 049/02

Rio de Janeiro, 3 de setembro de 2002.

Ilmo. Sr. José Cesário Cecchi
Superintendente de Comercialização e Movimentação de Gás Natural da
Agência Nacional de Petróleo – ANP
Rua Senador Dantas, 105 / 10º andar – Centro – Rio de Janeiro – RJ
CEP: 20.031-201

Assunto: Consultas Públicas ANP, de 2 de agosto de 2002 – Minutas de Portarias
que Regulamentam os Critérios Tarifários para o Transporte Dutoviário de
Gás Natural e o Livre Acesso às Instalações de Transporte de Gás Natural.

Prezado Senhor,

Com relação às Consultas Públicas em epígrafe, estamos encaminhando os
comentários e sugestões da Unidade de Gás Natural da PETROBRAS.

Como de costume, optamos por apresentar as referidas observações, diretamente, em
uma cópia de cada um dos textos propostos por essa Agência, anexos a esta carta.

Concluindo, agradecemos a oportunidade de podermos apresentar comentários e
sugestões a essas Consultas Públicas e nos colocamos a sua disposição para
esclarecimentos adicionais que se façam necessários.

Atenciosamente,

Original assinado por

Flavio Santos Tojal de Araújo
Gerente de Assuntos de Regulação
Unidade de Gás Natural da PETROBRAS

C.C.: GÁS-NATURAL, EAES, DNT, MC, LGN, DGN, TCOM, ENERGIA,
ESTRATÉGIA-CORPORATIVA/AEM, E&P/RA, INTERNACIONAL/GEE,
TRANSPETRO, JURÍDICO, GASPETRO-ASJUR.

Anexo: as Minutas de Portarias acima mencionadas (19 páginas).

UNIDADE DE GÁS NATURAL / ASSUNTOS DE REGULAÇÃO
Av. República do Chile, 65 – sala 1201
Rio de Janeiro – RJ – Brasil – 20.035-900
Tel.: (55 21) 2.534 – 4881; Fax.: (55 21) 2.534 – 0657



AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO - ANP

PORTARIA Nº xx, DE

Regulamenta os critérios tarifários para o transporte dutoviário de gás natural.

O DIRETOR GERAL DA AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO – ANP, no uso das suas atribuições legais, com base na Resolução de Diretoria RD nº xx, de xx de xxxx de 2002, torna público o seguinte ato:

Art. 1º Constitui objeto da presente Portaria o estabelecimento dos critérios para cálculo de tarifas de transporte dutoviário de gás natural de que trata o art. 8º, inciso VI, da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.

Art. 2º As definições contidas na Portaria ANP nº XXXXXX, que regulamenta o livre acesso às instalações de transporte dutoviário de gás natural, ou outra que venha a substituí-la, ficam incorporadas a esta Portaria.

Art. 3º Para os fins desta Portaria, ficam estabelecidas as seguintes definições:

- I. Tarifa Compartilhada: tarifa calculada com base na capacidade e nos custos totais, associados à instalação de transporte existente e à sua expansão;
- II. Tarifa Incremental: tarifa calculada com base na capacidade e nos custos adicionais, associados apenas à expansão da instalação de transporte.

Comentários aos Incisos do Art. 3º:

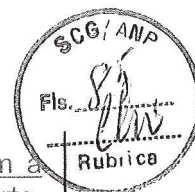
Incluir a definição de "Tarifa Básica", conforme o texto proposto após as Justificativas.

Substituir, integralmente, a definição de Tarifa Compartilhada por Tarifa Atualizada por Expansão, texto proposto após as Justificativas, a ser incluído imediatamente após o Inciso II: Tarifa Incremental.

Justificativas:

1. Apresentar o conceito de Tarifa Básica, a partir do qual poderão ser definidas outras tarifas;
2. A definição de Tarifa Compartilhada, apresentada originalmente, possibilita diferentes interpretações para o conceito. Além disso, não é apresentado claramente qual o critério de cálculo das reduções aplicáveis à Tarifa Básica praticada quando a capacidade do gasoduto for expandida; critério a partir do qual também será calculada a tarifa mínima aceitável pelo Transportador num Concurso Aberto.

Redação Proposta para os Incisos do Art. 3º:



- "I. Tarifa Básica: média das tarifas cobradas aos Carregadores que utilizam a Instalação de Transporte de Gás em questão, antes de um Concurso Aberto, ponderadas pelas respectivas capacidades correspondentes a cada tarifa;"
- "II. Tarifa Incremental: tarifa calculada com base na capacidade e nos custos adicionais, associados apenas à expansão da instalação de transporte."
- "III. Tarifa Atualizada por Expansão (Tarifa de "Roll-In"): tarifa atualizada em decorrência de investimentos para a expansão da Capacidade Máxima de uma Instalação de Transporte, quando a Tarifa Incremental for inferior à Tarifa Básica, calculada a partir da média entre a Tarifa Incremental e a Tarifa Básica, ponderadas pelas respectivas capacidades correspondentes a cada tarifa;"

Art. 4º As tarifas de transporte de gás natural não implicarão em tratamento discriminatório ou preferencial entre diferentes tipos de serviços e/ou carregadores.

Comentários ao Art. 4º:

Excluir integralmente o Art. 4º:

Justificativas:

- 1. A questão do tratamento não discriminatório no transporte de gás já está exaustivamente tratada em diversos instrumentos de regulação, sendo desnecessário reiterar o assunto em uma Portaria destinada apenas a estabelecer critérios para o cálculo de tarifas de "roll-in".
- 2. Além disso, é perfeitamente lógica e racional a adoção de tarifas e prioridades diferenciadas para serviços de transporte diferentes.

Art. 5º As tarifas aplicáveis a cada serviço e/ou carregador serão compostas por uma estrutura de encargos relacionada à natureza dos custos atribuíveis a sua prestação, devendo refletir:

- I. os custos eficientes de prestação do serviço, e;
- II. os determinantes de custos, observando a responsabilidade de cada carregador e/ou serviço na ocorrência desses custos e as qualidades relativas entre os tipos de serviço oferecidos.

Art. 6º A tarifa do serviço de transporte firme será estruturada, no mínimo, com base nos seguintes encargos:

- I. encargo de capacidade de entrada: destinado a cobrir os custos fixos relacionados à capacidade de recepção e os custos fixos relacionados à capacidade de transporte que não dependem da distância;
- II. encargo de capacidade de transporte: destinado a cobrir os custos fixos relacionados à capacidade de transporte que dependem da distância;

Comentários ao Inciso II do Art. 6º:

Incluir: "II. encargo de capacidade de transporte: destinado a cobrir os custos fixos relacionados à capacidade de transporte que dependem da distância e do volume transportado";

Justificativas:

1. Em qualquer atividade de transporte, tanto de mercadorias quanto de pessoas, fatores como quantidade ou escala e os respectivos custos envolvidos na viabilização da movimentação desses itens de um ponto a outro, tanto de investimento quanto de operação, são aspectos muito mais importantes do que, simplesmente, a distância.

Redação Proposta para o Inciso II do Art. 6º :

"II. encargo de capacidade de transporte: destinado a cobrir os custos fixos relacionados à capacidade de transporte que dependem da distância e do volume transportado;"

III. encargo de capacidade de saída: destinado a cobrir os custos fixos relacionados à capacidade de entrega;

IV. encargo de movimentação: destinado a cobrir os custos variáveis com a movimentação de gás.

Art. 7º A tarifa do serviço de transporte interruptível será estruturada com base em um único encargo volumétrico, cujo valor será estabelecido em função da probabilidade de interrupção e da qualidade relativa deste serviço em relação ao serviço de transporte firme.

Comentários ao Inciso Art. 7º:

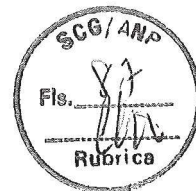
Incluir: "Art.7º A tarifa do serviço de transporte interruptível será estruturada com base em um único encargo volumétrico, cujo valor será estabelecido em função da probabilidade de interrupção e da qualidade relativa deste serviço em relação ao serviço de transporte firme, tendo seu valor mínimo limitado à tarifa de serviço de transporte firme correspondente.

Justificativas:

1. Manter o interesse dos carregadores pela contratação de serviço de transporte firme, condição essencial para a viabilização de investimentos em infra-estrutura de transporte, especialmente no estágio inicial de desenvolvimento da Indústria.

Redação Proposta para o Art. 7º :

Art.7º A tarifa do serviço de transporte interruptível será estruturada com base em um único encargo volumétrico, cujo valor será estabelecido em função da probabilidade de interrupção e da qualidade relativa deste serviço em relação ao serviço de transporte firme, tendo seu valor mínimo limitado à tarifa de serviço de transporte firme correspondente.



Art. 8º As tarifas propostas para serviços diversos dos serviços de transporte firme e interruptível terão por referência a tarifa do serviço de transporte firme, observado o disposto no art. 5º desta Portaria.

Art. 9º A tarifa mínima para a capacidade de transporte adicional, criada a partir de investimentos em expansão da infra-estrutura de transporte, será igual ao maior valor entre a Tarifa Incremental e a Tarifa Compartilhada.

Parágrafo único. No caso da adoção da Tarifa Compartilhada, as tarifas dos contratos firmes existentes antes da referida expansão serão ajustadas de modo a observar a redução do custo unitário de transporte.

Comentários ao Art. 9º e seu Parágrafo Único:

Substituir: "Art 9º ... será igual ao maior valor entre a Tarifa Incremental e a Tarifa Compartilhada a Tarifa Atualizada por Expansão."

Substituir: "Parágrafo único. No caso da adoção da Tarifa Compartilhada Tarifa Atualizada por Expansão, as tarifas ..."

Justificativas:

1. Adequar a redação às Redações Propostas para os Incisos do Art. 3º.

Redação Proposta para o Art. 9º e seu Parágrafo único:

Art. 9º A tarifa mínima para a capacidade de transporte adicional, criada a partir de investimentos em expansão da infra-estrutura de transporte, será igual ao maior valor entre a Tarifa Incremental e a Tarifa Atualizada por Expansão.

Parágrafo Único. No caso da adoção da Tarifa Atualizada por Expansão, as tarifas dos contratos firmes existentes antes da referida expansão serão ajustadas de modo a observar a redução do custo unitário de transporte.

Art. 10 O transportador repassará a todos os carregadores firmes:

- I. 50% (cinquenta por cento) do resultado da venda de serviços de transporte não prevista por ocasião do cálculo tarifário original, descontados os tributos a serem recolhidos;
- II. a diferença, quando houver, entre a receita proveniente da venda de capacidade de transporte através de leilão e a receita associada à sua tarifa mínima.

Comentários aos Incisos do Art. 10:

Incluir: "I. 50% (cinquenta por cento) do resultado da venda de serviços de transporte firme não prevista..."

Incluir inciso específico estabelecendo regra de repasse a ser aplicada quando ocorra venda de serviço interruptível decorrente de capacidade ociosa.

Justificativas:

1. Minimizar os riscos assumidos pelo Carregador quando da contratação de capacidade firme, de modo a não desincentivar os investimentos em expansão da infra-estrutura de transporte.
2. O Transportador já foi remunerado pela venda dessa capacidade através da celebração de contratos firmes, os quais viabilizaram a realização da expansão da infra-estrutura. A revenda dessa capacidade como serviço de transporte interruptível deve ser vista como mais uma forma de mitigar os riscos do Carregador e não mais uma fonte de receita para o Transportador.

Redação Proposta para os Incisos do Art. 10 :

- I. 50% (cingüenta por cento) do resultado da venda de serviços de transporte firme não prevista por ocasião do cálculo tarifário original, descontados os tributos a serem recolhidos;
- II. 90% (noventa por cento) do resultado da venda de serviços de transporte interruptíveis, decorrentes da contratação de capacidade ociosa, descontados os tributos a serem recolhidos, aplicável a cada Carregador proporcionalmente à ociosidade decorrente da não utilização da sua capacidade firme contratada;
- III. a diferença, quando houver, entre a receita proveniente da venda de capacidade de transporte através de leilão e a receita associada à sua tarifa mínima.

Art. 11 O repasse a que se refere o artigo 10 e o ajuste de tarifa a que se refere o artigo 9º aplicáveis a cada carregador serão calculados de forma proporcional ao valor de suas tarifas e, no caso do repasse de receitas firmes, implicarão na redefinição das tarifas dos contratos, formalizada através de aditivo contratual.

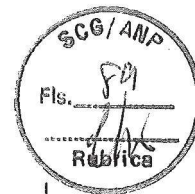
Comentários ao Art. 11:

Incluir: "Art.11 A redução percentual obtida sobre a Tarifa Básica, considerado o repasse a que se refere o artigo 10 ..."

Substituir: "... refere o artigo 9º, aplicáveis será aplicada a cada carregador serão calculados de forma proporcional diretamente ao valor de suas tarifas ..."

Justificativas:

1. Garantir que a aplicação de reduções nos valores das tarifas, decorrentes das condições descritas nos artigos 9º e 10, sejam realizadas de forma proporcional às tarifas de cada Carregador, consideradas no cálculo da Tarifa Básica. Dessa maneira, preserva-se a posição relativa dos diversos Carregadores entre si, antes e depois da aplicação do benefício tarifário.

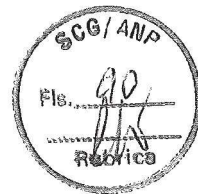


Redação Proposta para os Incisos do Art. 10 :

"Art. 11 A redução percentual obtida sobre a Tarifa Básica, considerado o repasse a que se refere o artigo 10 e o ajuste de tarifa a que se refere o artigo 9º, será aplicada a cada carregador diretamente ao valor de suas tarifas e, no caso do repasse de receitas firmes, implicarão na redefinição das tarifas dos contratos, formalizada através de aditivo contratual."

Art. 12 As tarifas aplicáveis a qualquer tipo de serviço deverão ser comunicadas à ANP e divulgadas ao mercado, conforme norma aplicável.

Art. 13 Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.



AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO - ANP

PORTARIA Nº xx, DE

Regulamenta o livre acesso às instalações de transporte de gás natural.

O DIRETOR GERAL DA AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO – ANP, no uso das suas atribuições legais, torna público o seguinte ato:

Art. 1º Constitui objeto da presente Portaria a regulamentação do uso das Instalações de Transporte de gás natural existentes ou a serem construídas, mediante remuneração adequada ao titular das Instalações de Transporte.

Art. 2º Para os fins desta Portaria, ficam estabelecidas as seguintes definições:

Sugestão: As definições constantes nessa minuta de Portaria, com frequência, diferem das definições utilizadas no modelo de TCG, também em elaboração. Nesse sentido, sugerimos que as definições que apareçam em ambos os documentos sejam apresentadas somente na Portaria de Livre Acesso, de modo que o TCG faça referência às definições aqui apresentadas. Isso evitaria, futuramente, a ocorrência de diferentes interpretações sobre a mesma definição.

- I. **Capacidade Contratada de Entrega:** capacidade de retirada de gás natural em determinado Ponto de Entrega a qual o Transportador se obriga a disponibilizar para o Carregador, conforme o respectivo contrato de transporte;

Comentários ao Inciso I do Art. 2º:

Substituir: “Capacidade Contratada de Entrega: capacidade de retirada de gás natural em ~~determinado~~ **determinada** ~~Ponto~~ **Zona** de Entrega a qual o Transportador se obriga a disponibilizar para o Carregador, conforme o respectivo contrato de transporte;”

Justificativas:

1. As Capacidades Contratadas de Entrega devem ser definidas entre Zonas de Recepção e Entrega de forma a permitir maior flexibilidade e menor risco aos Carregadores, principalmente durante o estágio inicial de desenvolvimento do mercado de gás natural. Essa medida, além de agilizar as negociações dos



contratos de transporte, reduz, sobremaneira, a exposição dos carregadores a eventuais riscos de desequilíbrio.

2. Lembramos que todos os riscos associados à viabilização da expansão da infra-estrutura recaem sobre os Carregadores Firmes. Assim, tais flexibilidades contribuem para o desenvolvimento da infra-estrutura de transporte no país, elemento essencial para a consolidação do mercado de gás natural.

Redação Proposta ao Inciso I do Art. 2º:

I. Capacidade Contratada de Entrega: capacidade de retirada de gás natural em determinada Zona de Entrega a qual o Transportador se obriga a disponibilizar para o Carregador, conforme o respectivo contrato de transporte;

II. Capacidade Contratada de Transporte: capacidade de transporte a qual o Transportador se obriga a disponibilizar para o Carregador, conforme o respectivo contrato de transporte;

III. Capacidade Disponível de Transporte: diferença entre a Capacidade Máxima de Transporte e a soma das Capacidades Contratadas de Transporte;

IV. Capacidade Máxima de Transporte: máximo volume diário de gás natural que o Transportador pode movimentar em sua Instalação de Transporte;

Comentários ao Inciso IV do Art. 2º:

Incluir : "... o Transportador pode movimentar em sua Instalação de Transporte, conforme calculado através de modelos dinâmicos de fluxo de gás nas condições operacionais vigentes de pressão nos Pontos de Recepção e Entrega de gás, considerando as flutuações do mercado e demais parâmetros específicos do fluido e do gasoduto.

Justificativas:

1. A capacidade do gasoduto depende das condições operacionais vigentes nos Pontos de Recepção e Entrega de gás, considerando as flutuações do mercado e demais parâmetros específicos do fluido e do sistema de transporte.

Redação Proposta para o Inciso IV do Art. 2º :

"IV. Capacidade Máxima de Transporte: máximo volume diário de gás natural que o Transportador pode movimentar em sua Instalação de Transporte; conforme calculado através de modelos dinâmicos de fluxo de gás nas condições operacionais vigentes de pressão nos Pontos de



Recepção e Entrega de gás, considerando as flutuações do mercado e demais parâmetros específicos do fluido e do gasoduto.;

- V. Capacidade Ociosa de Transporte: diferença entre a Capacidade Máxima de Transporte e o volume diário de gás natural programado para o Serviço de Transporte Firme, até o limite da Capacidade Contratada de Transporte;

Comentários ao Inciso V do Art. 2º:

Substituir e Excluir: "diferença entre a soma a das Capacidades Máxima de Transporte Contratadas de Transporte e a soma e dos volumes diários de gás natural programados, para e de acordo com os contratos de Serviço de Transporte Firme, até o limite da Capacidade Contratada de Transporte;"

Justificativas:

1. Apesar de indicada na Nota Técnica SCG n.º 037/02 a intenção de não se priorizar excedentes programados para Carregadores Firmes sobre a programação de STI, entendemos que os contratos de serviço de transporte firme, mesmo em se tratando de serviços excedentes autorizados, devem ter prioridade sobre os contratos não firmes, uma vez que são aqueles contratos que viabilizam a construção da infra-estrutura e arcam com os riscos do investimento. A definição proposta nesta minuta está em desacordo com os níveis de prioridades estabelecidos nos contratos vigentes. Cabe ressaltar que esses contratos consubstanciam "direitos adquiridos" entre as partes, que não devem ser alterados por outros acordos ou regras subseqüentes, sob pena de se configurar uma violação de "direito adquirido". Esta situação, certamente, gerará instabilidade e insegurança ao mercado de gás, sinalizando aos investidores a fragilidade dos instrumentos contratuais no Brasil, face à instabilidade da sistemática do processo de regulação.

2. Além disso, vale registrar que a alocação de capacidade dentro de uma mesma faixa de prioridade deve considerar os Contratos mais antigos, de forma a resguardar condições já previamente estabelecidas e formalizadas através de atos jurídicos perfeitos entre transportadora e carregador, cuja vigência é resguardada por expresse mandado constitucional.

3. Por fim, de forma a se manter coerência entre definições constantes nesta Portaria e no TCG, ainda em elaboração, deve-se considerar o mesmo comentário na consolidação do TCG.

Redação Proposta para o Inciso V do Art. 2º :

"V. Capacidade Ociosa de Transporte: diferença entre a soma das Capacidades Contratadas de Transporte e a soma dos volumes diários de



gás natural programados, de acordo com os contratos de Serviço de Transporte Firme;

- VI. Carregador: pessoa jurídica que contrata com o Transportador o serviço de transporte de gás natural;
- VII. Concurso Aberto: procedimento através do qual deve-se ofertar publicamente e alocar capacidade de transporte para o Serviço de Transporte Firme;
- VIII. Instalações de Transporte: conjunto de instalações necessárias à prestação do serviço de transporte dutoviário de gás natural, incluindo dutos, estações de compressão, de medição, de redução de pressão, de armazenagem e de entrega;
- IX. Interessado: pessoa jurídica que solicita formalmente o serviço de transporte de gás natural;

Comentários ao Inciso IX do Art. 2º:

Substituir, integralmente, pelo texto proposto logo após as Justificativas.

Justificativas:

- 1. A mesma apresentada no comentário ao inciso VI do Art. 2º.

Redação Proposta para o Inciso VI:

"IX. Interessado: entidade que solicita formalmente o serviço de transporte de gás natural;"

- X. Ponto de Entrega: ponto no qual o gás natural é entregue pelo Transportador ao Carregador ou a quem este autorize;
- XI. Ponto de Recepção: ponto no qual o gás natural é recebido pelo Transportador do Carregador ou de quem este autorize;
- XII. Serviço de Transporte Firme (STF): serviço de transporte no qual o Transportador se obriga a programar e transportar o volume diário de gás natural solicitado, até a Capacidade Contratada de Transporte estabelecida em contrato;

Comentários ao Inciso XII do Art. 2º:

Substituir: "Serviço de Transporte Firme: serviço de transporte no qual o Transportador se obriga a programar e transportar o volume diário de

gás natural solicitado, até a Capacidade Contratada de Transporte, de acordo com as condições estabelecidas no respectivo estabelecida em contrato;"

Justificativas:

1. Os contratos, mais especificamente os TCG's, estabelecerão as condições em que existe a obrigatoriedade de programação. Por exemplo, se o gás entregue pelo carregador em algum ponto de recepção estiver fora de especificação, cessa a obrigatoriedade do Transportador.

Redação Proposta para o Inciso XII do Art. 2º :

"XII. Serviço de Transporte Firme (STF): serviço de transporte no qual o Transportador se obriga a programar e transportar o volume diário de gás natural solicitado, até a Capacidade Contratada de Transporte, de acordo com as condições estabelecidas no respectivo contrato;

XIII. Serviço de Transporte Interruptível (STI): serviço de transporte no qual o Transportador se obriga a programar e transportar o volume diário de gás natural solicitado, caso disponha de Capacidade Ociosa de Transporte;

XIV. Transportador: pessoa jurídica autorizada pela ANP a operar as Instalações de Transporte.

Comentários ao Inciso XIV do Art. 2º:

Substituir e Incluir: "Transportador: ~~pessoa jurídica empresa ou consórcio de empresas~~ autorizada autorizado pela ANP a construir e operar as Instalações de Transporte.

Justificativas:

1. Atender ao disposto no Art. 56 da Lei n.º 9.478/97.

Redação Proposta para o Inciso VI:

"XIV. Transportador: empresa ou consórcio de empresas autorizado pela ANP a construir e operar Instalações de Transporte."

XV. Zona de Entrega: área geográfica limitada, contendo um ou mais Pontos de Entrega;

XVI. Zona de Recepção: área geográfica limitada, contendo um ou mais Pontos de Recepção.



Art. 3º O Transportador não poderá comprar ou vender gás natural, com exceção dos volumes necessários à operação das Instalações de Transporte e à formação e manutenção do estoque inicial.

Comentários ao caput do Art. 3º:

Substituir: “O Transportador não poderá comprar ou vender gás natural, com exceção dos volumes necessários à operação das Instalações de Transporte e à formação e manutenção do estoque inicial necessário à segura operação da Instalação de Transporte.”

Justificativas:

1. Ao longo da vida útil da Instalação de Transporte, pode ocorrer a necessidade de mudança no volume correspondente a este estoque de gás.

Redação Proposta ao Art. 3º :

“Art. 3º O Transportador não poderá comprar ou vender gás natural, com exceção dos volumes necessários à operação das Instalações de Transporte e à formação e manutenção do estoque necessário à segura operação da Instalação de Transporte.”

Art. 4º O Transportador permitirá o acesso não discriminatório de Interessados às suas Instalações de Transporte, assim como a conexão de suas Instalações com outras Instalações de Transporte.

Parágrafo Único: As condições operacionais necessárias à conexão de Instalações de Transporte de distintos Transportadores, incluídas as conexões de fronteira do país, serão formalizadas em Acordos de Interconexão.

Comentários ao Parágrafo Único do Art. 4º:

Incluir: “As condições técnicas e operacionais necessárias à conexão de Instalações de Transporte de distintos Transportadores, incluídas as conexões de fronteira do país, serão formalizadas em Acordos de Interconexão.”

Justificativas:

1. Prever os padrões de engenharia da Instalação de Transporte, de forma a garantir a segurança das mesmas.

Redação Proposta Parágrafo Único do Art. 4º: