



"Parágrafo Único: 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."

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.

Comentários ao caput do Art. 5º:

Substituir e Incluir: "O Transportador atenderá Interessados na contratação de STF ~~em sua~~ desde que possua Capacidade Disponível de Transporte de STI em sua Capacidade Ociosa, assim como atenderá Interessados em contratar STI e de outros serviços de transporte que venham a ser solicitados, ~~desde que possua~~ Capacidade Ociosa de Transporte."

Justificativas:

1. Garantir que a capacidade disponível seja utilizada apenas para a contratação de serviço de transporte firme. De outra forma, ocorrerá a preferência pela contratação de STI em lugar de STF, deslocando potenciais clientes de mercado firme para um mercado interruptível sem expectativas de interrupção; fator inibidor dos investimentos em expansão da malha de transporte.

Redação Proposta para o caput do Art. 5º :

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

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.

Comentários ao Art. 6º e seu Parágrafo Único:

Substituir: "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 Zonas de Recepção e Entrega, as Capacidades Contratadas de Entrega por Ponto Zona de Entrega, as Tarifas e o prazo de vigência."

Excluir integralmente o Parágrafo Único.

Justificativas:

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

Redação Proposta para o caput do Art. 6º :

"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 Zonas de Recepção e Entrega, as Capacidades Contratadas de Entrega por Zona de Entrega, as Tarifas e o prazo de vigência."

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.

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

Excluir: "Art. 8º Toda Capacidade Disponível de Transporte para a contratação de STF em Instalações de Transporte já em operação será ofertada e alocada segundo os procedimentos de Concurso Aberto."

Justificativas:



1. As mesmas apresentadas nos comentários do Art. 5º.

Redação Proposta para o caput do Art. 8º :

"Art. 8º Toda Capacidade Disponível de Transporte em Instalações de Transporte já em operação será ofertada e alocada segundo os procedimentos de Concurso Aberto."

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;

Comentários ao inciso II do Art. 9º:

Excluir: "II. forma de contratação de capacidade, definindo pontos ou zonas de recepção e entrega,"

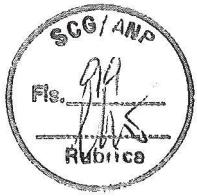
Justificativas:

1. As mesmas apresentadas nos comentários ao Art. 6º.

Redação Proposta para o inciso II do Art. 9º :

"II forma de contratação de capacidade, definindo 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.

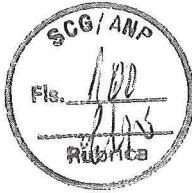
Parágrafo único Caso não haja interesse de outros Carregadores na contratação de toda a capacidade ofertada, o Carregador, a que se refere o caput deste artigo, poderá contratar a capacidade remanescente.

Comentários ao Art. 10 e seu Parágrafo Único:

Excluir integralmente o Art. 10 e seu Parágrafo Único.

Justificativas:

1. A limitação de participação no Concurso Aberto contradiz o Artigo 4º da Portaria sob consulta pública, que estabelece o acesso não discriminatório à Instalação de Transporte, bem como viola um dos princípios norteadores do processo de livre acesso, constante do Artigo 9º, qual seja o Princípio da Isonomia, que estipula a igualdade legal para todos, vedada a discriminação e o tratamento diferenciado, assegurada como princípio constitucional (Constituição Federal, Art. 5º).
2. A Constituição Federal, em seu Artigo 170, estipula os Princípios Gerais da Atividade Econômica. Dentre eles, estão os Princípios da Livre Concorrência (inciso IV) e da Defesa do Consumidor (inciso V).
3. Com relação ao Princípio da Livre Concorrência, o Artigo 173, § 4º da Constituição Federal, delegou à Lei Ordinária o poder de reprimir o abuso do poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros. Nesse contexto, foi publicada a Lei nº 8.884/94 – Lei Antitruste.
4. O Artigo 1º da Lei nº 8.884/94 versa que "esta Lei dispõe sobre a prevenção e a repressão às infrações contra a ordem econômica, orientada pelos ditames constitucionais de Liberdade de Iniciativa, livre concorrência, função social da propriedade, defesa dos consumidores e repressão ao abuso do poder econômico." Salientando, ainda, em seu parágrafo único que "a coletividade é a titular dos bens jurídicos protegidos por esta Lei."
5. Desta forma, depreende-se que o Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE é o órgão responsável pela tutela e repressão administrativa das ações realizadas pelos diversos agentes econômicos em quaisquer atividades empresariais, com o propósito de assegurar a consecução dos interesses coletivos e difusos.
6. Assim, entendemos que seria de competência do CADE fiscalizar e julgar atos de concentração, estabelecendo, se for o caso, limites de participação



nessas atividades. Dentre essas atividades, incluem-se aquelas relacionadas com a cadeia de negócios do Gás Natural.

7. De acordo com a Lei nº 9.478/98, Artigo 10: "Quando, no exercício de suas atribuições, a ANP tomar conhecimento de fato que possa configurar indício de infração da ordem econômica, deverá comunicá-lo imediatamente ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica – Cade e à Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça, para que estes adotem as providências cabíveis, no âmbito da legislação pertinente." Dessa forma, não cabe à ANP estabelecer limitação à participação de quaisquer Carregadores no processo de Concurso Aberto.
8. Este tipo de discriminação, além de não gerar benefícios concretos ao consumidor final, poderá trazer impactos para os investimentos na área de exploração e produção da indústria do petróleo, considerando-se que a criação de tal norma restritiva poderá limitar o interesse em investimentos neste setor.
9. Tal limitação seria decorrente de que, sempre que uma Companhia de E&P tivesse seus dutos de transferência reclassificados como Instalação de Transporte, a mesma seria enquadrada na referida limitação, incorrendo no risco de não ter direito de adquirir capacidade suficiente para escoar o seu Gás produzido.
10. Frise-se que é paradoxal e discriminatório que uma empresa que é proprietária de diversas reservas de gás de um lado e de outro tem pré-acordada a venda a determinados consumidores finais, não possa realizar investimentos e negócios jurídicos devido às restrições na área de *middle stream*.
11. Nesse sentido, como disposto na Lei Antitruste Art. 20, § 1º: "A conquista de mercado resultante de processo natural fundado na maior eficiência de agente econômico em relação a seus competidores não caracteriza o ilícito previsto no inciso II [inciso que considera como infração à ordem econômica a dominação de mercado relevante de bens ou serviços]". Nesse sentido, a posição dominante de um agente em determinado mercado não caracteriza ilícito de dominação ou forma abusiva de atuação.
12. Sendo assim, a limitação de participação no Concurso Aberto não implementa os princípios de livre concorrência e de livre iniciativa, haja vista que tanto a área de exploração quanto os consumidores finais não serão necessariamente beneficiados com a restrição proposta por essa Autarquia.

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.



Comentários ao §1º do Art. 11:

Incluir e Excluir: "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 toda capacidade que necessite diretamente junto ao Transportador, sem a necessidade de realização de Concurso Aberto, até o limite da capacidade existente na data de reclassificação."

Justificativas:

1. Os dutos de transferência, como originalmente concebidos, constituem parte dos projetos de desenvolvimento de produção referente a um ou mais campos, nada tendo a ver com a atividade de transporte. Dessa forma, as expansões previstas para o atendimento desses campos devem ser consideradas no momento da contratação de capacidade.
2. Do mesmo modo, descobertas futuras nas mesmas áreas de produção atendidas pelos dutos reclassificados devem ter prioridade na utilização desses dutos, não cabendo o estabelecimento de limites relativos à capacidade atual do gasoduto.
2. Sua "reclassificação" já representa, em si, certa dose de intervencionismo, uma vez que desapropria, situação que gera insegurança para qualquer investidor. Limitar-lhe, além disto, à capacidade existente na data de reclassificação – condicionando o restante às regras do "Concurso Aberto" – significaria colocar-lhe mais restrições, podendo impedir ganhos de produtividade ou, até mesmo, conflitar com os objetivos dispostos no Art. 1º da Lei no 9.478, de 6 de agosto de 1997, que dispõe sobre a política energética nacional.

Redação Proposta para o §1º o Art. 11:

"§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 toda capacidade que necessite diretamente junto ao Transportador sem a necessidade de realização de Concurso Aberto.

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

§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.

Comentários ao Art. 12:

Incluir: "Os proprietários de Instalações de Transporte que as estejam utilizando, na data de publicação desta Portaria, para movimentação de seus próprios produtos e que não possuam contratos com o Transportador para a operação dessas instalações, seguirão os procedimentos estabelecidos no artigo 11, cujos prazos, terão início na data de publicação desta Portaria."

Justificativas:

1. Criação de tratamento específico para os casos onde, apesar de existirem contratos de operação das Instalações de Transporte entre o Transportador e o proprietário dessas Instalações, os mesmos ainda dependam de reconhecimento por parte da ANP.

Redação Proposta para o Art. 12:

"Art. 12 Os proprietários de Instalações de Transporte que as estejam utilizando, na data de publicação desta Portaria, para movimentação de seus próprios produtos e que não possuam contratos com o Transportador para a operação dessas instalações, 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.

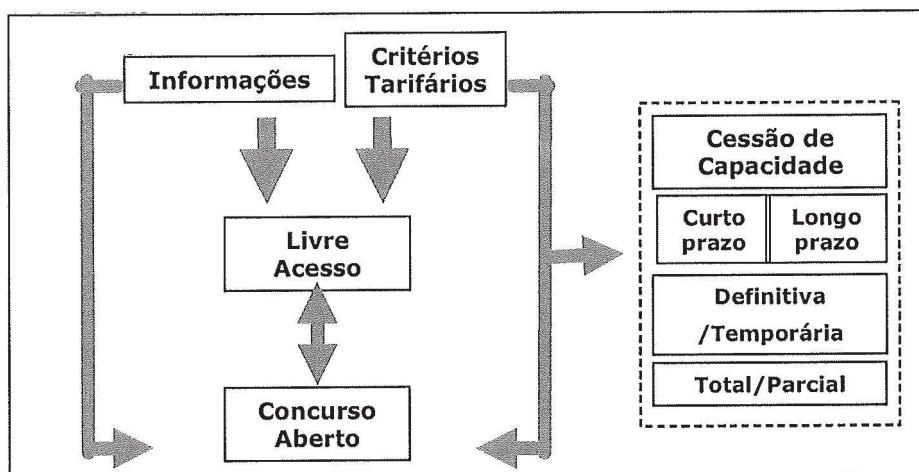
Livre acesso às instalações de transporte de gás natural: Novas portarias

1- Descrição das Medidas

Desde agosto de 2002, estão disponíveis para consulta pública as minutas de portaria que tratam do livre acesso às instalações de transporte de gás natural. São quatro portarias em consulta pública relativas aos requisitos de informações, cessão de capacidade, livre acesso a dutos e critérios tarifários. Juntas as normas constituem a base para a ANP regulamentar o art. 58 da Lei 9478, que faculta o uso das instalações de transporte de gás natural por terceiros interessados.

Conforme a figura 1, o acesso às instalações pressupõe a existência de uma ampla base de informações que orienta os carregadores existentes e potenciais e subsidia a regulação do segmento de transporte pela ANP. A divulgação dos critérios tarifários dá transparência ao processo e dirime, *a priori*, possíveis conflitos associados à remuneração do acesso.

Figura 1- Instrumentos para o livre acesso





cbie

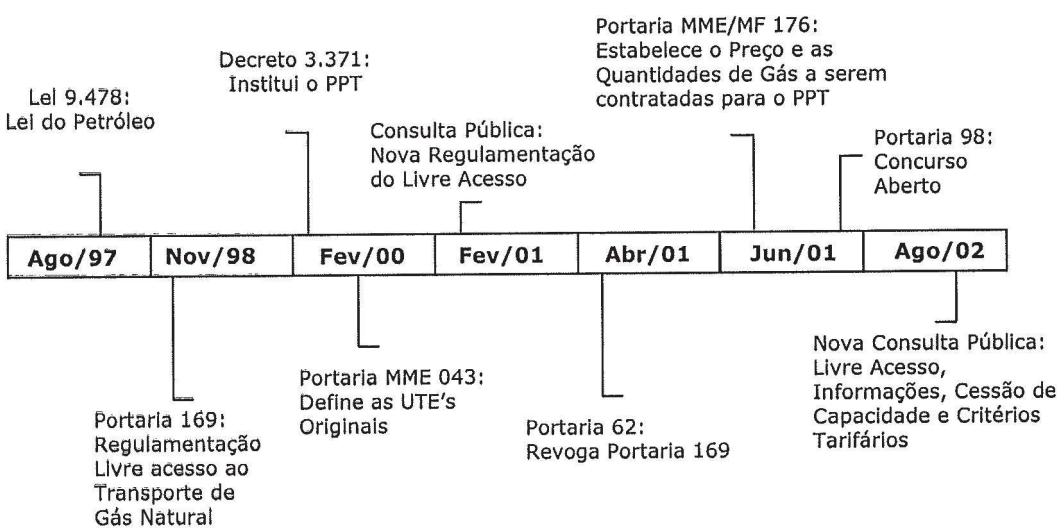


**Alerta
cbie**

O concurso aberto, por sua vez já regulamentado pela portaria 98 de junho de 2001, estabelece as regras para aquisição de capacidade adicional disponibilizada pelo transportador. O concurso aberto pressupõe tanto o livre acesso como reforça suas prerrogativas ao garantir um processo transparente de entrada de novos carregadores no sistema de transporte.

Compõem, ainda o conjunto de normas, as regras para a cessão de capacidade entre carregadores, instrumento facilitador do acesso tanto no curto como no longo prazo, e essencial para surgimento de um mercado atacado de gás natural no país.

Figura 2 – Antecedente das novas Portarias



2- Antecedentes

Na figura 2, apresentamos a evolução recente da regulamentação do livre acesso às instalações de transporte de gás natural. A ANP regulamentou pela primeira vez a questão através da Portaria 169/1998. Em fevereiro de 2001, a ANP colocou em consulta pública uma nova versão da portaria de livre acesso. A nova norma trazia e detalhava uma gama maior de requisitos relativos à informação, acesso, tarifas e concurso aberto, além de permitir a cessão de capacidade entre carregadores então proibida na Portaria 169/98.



cbie



A edição de uma nova norma representava o caminho natural de revisão dado o aprendizado acumulado pela ANP durante os dois conflitos, ocorridos entre setembro de 2000 e abril de 2001, relativos ao acesso no gasoduto Bolívia-Brasil.

Esse processo de revisão foi, contudo, interrompido com escalada da crise de oferta de energia elétrica em 2001. Com o aumento previsto de demanda de gás natural relacionada ao Programa Prioritário de Termoelectricidade (PPT) fazer-se-ia necessário à expansão da capacidade de transporte.

Objetivando que esse incremento de capacidade fosse viabilizado com a participação de outros agentes, além da Petrobras, a ANP direcionou seus esforços para o estabelecimento das regras para concurso aberto, publicadas em junho de 2001.

Sem mais explicações por parte da ANP, entretanto, a Portaria 169/98 foi revogada em abril de 2001. Desde então se observou um vácuo na regulamentação do segmento de transporte que vem agora, em agosto de 2002, a ser preenchido pela publicação conjunta das quatro minutas de portaria.

3-Análise da Regulamentação e Perspectivas CBIE

3.1 Novo formato das Portarias: Vantagens e Desvantagens

Em contraste com o formato de regulamentação proposta em fevereiro de 2001, onde os principais temas eram tratados dentro de uma única portaria, a ANP editou agora quatro instrumentos distintos que retratam o tema.

Esse formato tem a vantagem de compactar as portarias e torná-las mais especializadas e de mais fácil manuseio. Adicionalmente, caso seja necessário uma alteração estrutural de um tema em particular, seria possível fazê-lo sem revogar todo o conjunto de normas.

Por outro lado, a proliferação de várias portarias, sobre fundamentalmente um único tema, pode dificultar o acompanhamento da matéria e facilitar erros de inconsistência, principalmente se as normas forem editadas e discutidas em períodos diferentes.

O CBIE entende que as vantagens do formato atual superam suas possíveis desvantagens. Considera recomendável, entretanto, que as portarias quando aprovadas (conjuntamente com a Portaria 98/2001) sejam reunidas dentro de um único compêndio de acesso à infra-estrutura, onde se poderia, também, anexar as Notas Técnicas elaboradas sobre o tema.

3.2 Cessão de Capacidade: Conceitos ainda não consolidados

Na Portaria 169/98, a cessão de capacidade entre carregadores era vetada enquanto a nova regulamentação permite esse tipo de operação. Para tanto, foram criados dois procedimentos para cessão de capacidade: um para operações temporárias e outro que se aplicaria a operações realizadas por um prazo maior que 180 dias.

As operações chamadas de temporárias poderão ser fechadas mediante negociação direta entre carregadores e apenas divulgadas através da página Internet do transportador. No caso das demais transações, há necessidade de se organizar um processo de alocação de capacidade (conforme art. 6º) e levar a operação ao conhecimento prévio da ANP e do transportador.

Em resumo, a convivência desses dois procedimentos atende a dois objetivos:

- 1- Evitar práticas anticompetitivas e assegurar a publicidade e transparência do processo;
- 2- Proporcionar flexibilidade e agilidade em operações de curta duração.

Conforme indicado na figura 1, o processo de cessão de capacidade apresenta três dimensões. A primeira diz respeito à natureza da operação podendo esta ser temporária ou definitiva. A segunda se refere aos prazos da vigência das operações que podem ser de curto prazo ou de longo prazo. Por fim, as operações podem compreender parte ou a totalidade da capacidade do carregador cessionário.

Ao longo da minuta de portaria e da Nota Técnica 017/2002, as duas primeiras dimensões (temporário ou de curto-prazo e definitivo ou de longo-prazo) são

tratadas de forma intercalada. O que insere uma imprecisão na leitura da portaria e torna seu sentido não transparente.

Pode-se, por exemplo, realizar uma operação de cessão de longo prazo (5 anos) que vai ocupar temporariamente um contrato de maior prazo (20 anos). Ou, ainda, é possível se efetuar uma cessão de curto prazo (180 dias) ao final de um contrato o que a torna definitiva para o carregador cedente.

O CBIE entende que a melhor distinção seria entre cessão de curto prazo e de longo prazo. Contudo, visando reduzir o custo envolvido nas transações esporádicas e de tamanho relativamente pequeno, seria recomendável inserir um patamar mínimo de capacidade contratada (até X% da capacidade máxima) que não necessariamente passaria por um processo formal de alocação.

Por sua vez, no art. 6º, os requisitos para cessão de capacidade de longo prazo deveriam ser mais detalhados. No parágrafo 1º, a ANP deveria estabelecer um cronograma mínimo para a divulgação das informações aos outros carregadores, ao transportador e para a própria Agência.

3.3 Informações ao Mercado e a ANP

Em contraste com a Portaria 169/98 que era breve quanto aos requisitos de informações e critérios tarifários, a novas portarias estabelecem um padrão mínimo de informação relativamente extenso.

Apesar do custo que essas exigências impõem aos transportadores, elas garantem um melhor monitoramento do setor e podem fomentar ações preventivas do órgão regulador, o que reduz a necessidade de arbitragem *a posteriori* dos conflitos entre os agentes.

Dentre as alterações que podemos sugerir à regulamentação, se destacam os seguintes aspectos relacionados ao Boletim Eletrônico:

- 1- Dispor de informações acerca das capacidades ociosas existentes no sistema;
 - 2- Respeitar os conceitos definidos na minuta de portaria de livre acesso.
- No item (f), por exemplo, não se sabe se a capacidade referendada é a

disponível ou a máxima. As referidas projeções deveriam estar relacionadas tanto à capacidade disponível como à capacidade máxima;

3- Detalhar o item (j), ampliações planejadas, contemplando, por exemplo, o total de capacidade adicional, localização do incremento de capacidade e a parcela já contratada;

4- Divulgar um manual de tarifas relacionando às tarifas praticadas por serviço e os fundamentos de cálculo haja vista que o modelo proposto não contempla esse tipo de informação.

3.4 Critérios Tarifários: ainda pouca transparência

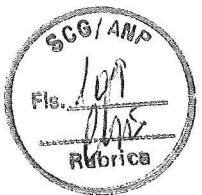
Dois pontos da minuta de Portaria de critérios tarifários merecem destaque. O primeiro, apresentado no art. 7º, indica que a tarifa interruptível será estruturada com base em único encargo volumétrico, cujo valor será estabelecido em função da probabilidade de interrupção e da qualidade relativa em relação ao serviço de transporte firme.

Esse ponto, implicitamente, coíbe contextos onde os carregadores recebam serviço de transporte de baixa probabilidade de corte, devido à existência de capacidade ociosa permanente, e venham remunerar o transportador com uma tarifa reduzida que contemple um alto risco de interrupção.

A questão surgiu durante o conflito entre a TBG e a Enersil (Enron), e o direcionamento dado pela ANP na época passa agora a constituir um item corrente da regulamentação.

O segundo ponto de destaque da minuta é aquele que estabelece como tarifa mínima o maior valor entre a tarifa incremental e a compartilhada. Isto garante ao carregador/investidor inicial os ganhos de escala associados à adição de capacidade e assegura uma tarifa igual ou menor daquela paga pelo novo carregador.

De forma geral, a minuta de portaria ainda não fornece ao mercado um mecanismo eficiente de verificação das metodologias tarifárias aplicadas e dos valores praticados.



Atualmente, convivem no país três formatos de tarifas: as tarifas praticadas no gasoduto Bolívia-Brasil, as tarifas de transporte que compõem o preço máximo do gás no *city-gate* e, agora, o formato proposto pela minuta de portaria com os distintos encargos de entrada/saída/transporte/movimentação.

Deve ficar claro, se depois de aprovada a regulamentação, todos os contratos teriam que ser revisados considerando os distintos encargos propostos pela minuta.

Um primeiro passo para tornar mais transparentes os critérios tarifários seria a divulgação nos Boletins Eletrônicos de um Manual de Tarifas, contendo as seguintes informações:

1. Os valores de tarifas aplicáveis aos serviços de transporte firme e interruptível;
2. Base de cálculo para definição das respectivas tarifas com a apresentação de dados sobre receita total projetada, valor dos ativos, custo de capital, critérios de depreciação, custos operacionais e de manutenção, separação de custos variáveis e fixos aplicada, alocação de custos entre pontos de entrega/recepção;
3. Este Manual de Tarifas seria previamente aprovado pela ANP, mas não necessariamente deveria contemplar uma única metodologia de cálculo.

Adicionalmente, os critérios tarifários devem estar mais explícitos. Na minuta, o art. 5º é, ao nosso ver, genérico e incompleto; não trata, por exemplo, da Introdução da distância nas tarifas de forma direta.

Cabe ressaltar que os critérios eram enumerados de forma clara tanto na Portaria 169 (art. 10) como na minuta de Portaria discutida em fevereiro de 2001. A redação atual poderia ser complementada com aspectos já mencionados nessas Portarias anteriores.

O art. 10º trata dos repasses de receita do transportador aos carregadores firmes e estabelece que 50% do resultado da venda de capacidade não prevista no

cálculo tarifário original seriam retidos pelo transportador. Verifica-se, todavia, que em nenhum lugar da norma fica definido qual a publicidade que será dada aos cálculos tarifários originais. Ao nosso ver, esses devem constar do Manual de tarifas conforme sugerido acima.

3.5 Livre Acesso: Maior Padronização

Os transportadores serão obrigados a disponibilizar modelos para os contratos e os termos e condições gerais de prestação de serviços, como também a submeter a ANP cópia de um Manual do Concurso Aberto com os procedimentos para oferta e alocação de capacidade.

Com vistas a incrementar essa iniciativa, o CBIE acrescentaria as seguintes alterações na minuta:

- 1- Os modelos de contrato, termos e condições são parte integrante do Boletim Eletrônico e esse último deve ser divulgado em 120 dias contados da publicação da Portaria, conforme indicado no art. 11º da Portaria de Informações. O que não está em sintonia com o exposto no parágrafo único do art. 7º da Portaria de Livre Acesso que prevê um prazo de 60 dias prévios a aplicação dos mesmos. O CBIE sugere que os modelos sejam enviados a ANP com 60 dias de antecedência da divulgação no Boletim;
- 2- Mudanças nos modelos de contrato e termos e condições gerais deveriam ser também informadas a ANP com antecedência mínima de 30 dias da divulgação na Internet;
- 3- O CBIE entende que o Manual do Concurso Aberto deveria constar do Boletim Eletrônico concebido na Portaria sobre informações art. 2º, conjuntamente com o modelo de contrato e termos e condições gerais. O manual seria assim divulgado em paralelo com o Boletim.
- 4- Como forma de evitar dúvidas em futuras referências aos princípios que orientam o concurso aberto, cabe revogar o art. 2º da Portaria 98 e adotar a leitura reformulada constante da minuta de livre acesso art. 9º. Como estão, os artigos tratam o mesmo tema com textos distintos.



3.6 – Livre Acesso: a questão da empresa de transporte “independente”.

O art. 11º, que trata da reclassificação das instalações de transferência para instalações de transporte, estabelece que o transportador deverá transferir a titularidade destas instalações para uma empresa independente.

O objetivo do artigo e seu escopo não estão claros. Primeiramente, não foi definido o que é uma empresa independente. Seria esta uma subsidiária com quadro de funcionários, ativos e passivos próprios? Haveria algum limite para troca de informações entre transportador e o carregador coligado?

Adicionalmente, conforme estabelece o art. 65 da Lei 9478/97, foi exigido da Petrobras a constituição de uma subsidiária para operar e construir dutos de transporte. Essa exigência não aparece na Lei em relação a outros agentes no mercado o que coloca dúvida sobre o amparo legal dessa matéria em particular.

Tanto na Portaria 169/98 como na minuta em análise, a separação entre carregador e transportador está implícita na prerrogativa de que os serviços de transporte sejam formalizados em contratos entre carregadores e transportadores.

Na Portaria 170/98, a ANP estabelece, no art. 6º, que a autorização para construção e operação de uma instalação de transporte será concedida à pessoa jurídica cujo objeto social contemple, exclusivamente, a referida atividade.

A regulamentação não menciona, entretanto, quais os parâmetros que definem a Independência entre carregadores e transportadores.

Na Nota Técnica 037/2002, a ANP ressalta que o art. 11º refere-se particularmente a questão da falta de contratos de transporte entre Petrobrás e Transpetro e alega que o tema encontra-se ainda sem resolução apesar das “várias fases de negociações”.

A reduzida transparência das relações da Transpetro com a Petrobras deve ser tratada e analisada no âmbito das esferas de competência dos órgãos de defesa da concorrência, com o apoio técnico e institucional da ANP. Quanto ao art. 11º, caberia detalhar mais o que se entende por “uma empresa independente”. Abaixo,

na Figura 3, apresentamos os itens que poderiam constar da definição de empresa transportadora independente.

Figura 3- Requisitos Empresa Independente

Conceito de Empresa de Transporte Independente: Requisitos
1- Pessoa jurídica com a finalidade exclusiva de operar/construir instalação de transporte;
2- Estabelecer e manter contabilidade separada para cada instalação de transporte;
3- Estabelecer critérios para alocação dos custos comuns às diferentes instalações de transporte;
4- Assegurar que informações confidenciais dos usuários sejam utilizadas somente para os fins acordados e mantidas em sigilo;
5- Estabelecer quadro de pessoal na área comercial próprio, não podendo utilizar pessoal da empresa controladora ou coligada atuante no setor.

Fonte: Portaria ANP 170 e ACCC- Gas Group Australia

3.7 Contratos Vendas de Gás X Contratos de Capacidade

A nova Portaria de livre acesso não dispõe de um mecanismo capaz de obrigar carregadores, que dispõe de capacidade contratada acima dos volumes de gás previstos nos contratos de compra e venda, a ofertarem essa diferença no mercado.

Esse mecanismo estava presente na Portaria 169/98 (art. 11º parágrafo 1º) e tratava especificamente o caso do *"carregador que detenha participação acionária, direta ou indireta, acima de 25% no capital votante do transportador ou vice-versa"*.

A introdução desse mecanismo visava garantir a utilização ótima das instalações de transporte, promover a entrada de novos carregadores no sistema e fomentar a competição na comercialização de gás natural.

Sua aplicação é, entretanto, controversa dado que a medida afeta diretamente os incentivos para aquisição antecipada de capacidade e o financiamento dos investimentos. A garantia de capacidade contratada a disposição do carregador/investidor possibilita posição privilegiada na conquista do mercado. Logo, normas que limitam essa dinâmica reduzem os incentivos ao investimento.

Soma-se a isso o fato de que o art. 11º, da Portaria 169/98, fomentava dúvidas do ponto de vista legal, tendo em vista que obrigava a cessão de capacidade contratada, mesmo não havendo consentimento do carregador cedente, sem necessariamente identificar o dano à ordem econômica que a continuação do contrato infligia.

Não obstante, essa situação não deve impedir a ANP de promover o acesso de terceiros à capacidade ociosa e de coibir práticas anticompetitivas que visem dificultar a contratação do serviço interruptível.

3.8 O Caso de Novos Gasodutos

No artigo 8º da Portaria de livre acesso, a ANP delimita a aplicação das prerrogativas do Concurso Aberto somente às instalações de transporte em operação. Os novos gasodutos não precisarão passar por um processo de concurso aberto para alocação de capacidade. Dessa forma, os carregadores que participarem do investimento, poderão contratar antecipadamente toda a capacidade de transporte.

Dois aspectos merecem destaque quanto ao art. 8º. Inicialmente, sua aplicação requer uma definição da diferença entre a ampliação de uma infra-estrutura existente e a construção de uma nova instalação.

Cabe ressaltar que a Portaria 170/98 que regulamenta a matéria não diferencia, para efeito de concessão de autorização de construção, essas duas situações o que pode distorcer os princípios do concurso aberto.

A minuta de Portaria de livre acesso no seu art. 10º restringe a participação no concurso aberto do carregador com contratos que somem mais de 50% da capacidade contratada. Este carregador, por sua vez, é usualmente o controlador



cbie



**Alerta
cbie**

da empresa de transporte a qual é responsável pelos investimentos. O transportador controlado poderia logo classificar expansões como empreendimentos novos, o que evitaria as limitações impostas pelo art.10º.

A distinção entre nova instalação e ampliação deveria constar da autorização para construção onde a ANP poderia identificar os critérios que caracterizam uma nova instalação. Por exemplo, uma nova instalação deveria ocupar uma nova faixa de servidão e/ou implicar em um duto com trajeto próprio não paralelo (o que excluiria da classificação os investimentos em *loops*).

O outro aspecto fundamental do art.8º se refere às implicações que a ausência de concurso aberto para novos gasodutos pode trazer para expansão eficiente da infra-estrutura. A medida facilita o investimento ao permitir a contratação de toda capacidade e dispensar um processo formal de alocação. Entretanto, dado as economias de escala, associadas aos custos fixos e ao dimensionamento dos dutos, se deve evitar a duplicação das instalações e ampliações recorrentes.

Dessa forma, quando da construção de um gasoduto, a ANP deveria tornar pública a iniciativa (com o detalhamento técnico necessário) visando atrair outros agentes que por ventura estejam interessados. Esse processo não necessariamente deve ocorrer como um concurso aberto formal, mas poderia ser realizado via um "chamamento público".

Essa prerrogativa não impossibilitaria a contratação antecipada pelos carregadores-investidores, contudo asseguraria um dimensionamento mais eficiente das instalações.

4 – Conclusões

A regulamentação do livre acesso deve contrabalançar os incentivos para expansão eficiente dos investimentos com a promoção da competição.

Na figura 3, selecionamos os novos pontos da regulamentação em torno dos princípios que estariam sendo fomentados.

De forma geral, a Portaria aumenta as informações disponíveis aos carregadores, reduz os custos de transação ao uniformizar os contratos e acordos e promove a



cbie

**Alerta
cbie**



entrada de novos carregadores ao limitar as participações dos agentes com contratos existentes (art. 10º) no concurso aberto.

Por outro lado, a norma incentiva os investimentos através da isenção do concurso aberto para os novos gasodutos; o fim da obrigatoriedade da cessão de capacidade contratada, acima dos limites dos contratos de gás, e o estabelecimento da tarifa compartilhada como tarifa mínima no concurso aberto.

Figura 3 –Resumo das Novas Portarias

Minutas de Portarias - Livre Acesso	
Pro-competitivos	Incentivos ao Investimento
Modelo de contratos e termos gerais Manual concurso aberto	Isenção Concurso Aberto para novos gasodutos Tarifa compartilhada para ampliações
Novos requisitos de Informação Critérios Tarifários	Eliminação do Art. 11º da Portaria 169 (revogada)

Nas duas ocasiões onde o acesso efetivamente foi requisitado a TBG para o transporte de gás ao longo do Gasbol, o pedido resultou em conflito entre as partes e acabou levando a intervenção direta da ANP.

Dessa forma, vale questionar se a regulamentação, ora em discussão, será mais eficaz na promoção da entrada de novos carregadores no mercado, sem a necessidade de intervenção direta do órgão regulador.

Conforme parecer da ANP¹ sobre a influência do carregador controlador no comportamento da TBG, verificou-se, ao longo das negociações de acesso a multiplicação de barreiras à entrada que na prática inviabilizavam a aplicação dos preceitos legais.

A não repetição desses eventos pressupõe dois caminhos:

1- O primeiro seria a introdução de mais controles e exigências nas próprias Portarias da ANP que regulam o processo de livre acesso;

¹ Parecer Técnico SCG/ANP : Caso BG vs. TBG – Março de 2001



cbie



**Alerta
cbie**

2- O segundo contemplaria medidas de cessação de conduta anticompetitiva ou mesmo ações estruturais direcionadas especificamente a Petrobrás e suas subsidiárias no setor de gás natural.

Com relação ao primeiro ponto, existe espaço, por exemplo, para um maior detalhamento e elaboração dos requisitos de alocação de capacidade de longo prazo, critérios tarifários e do próprio conceito de empresa independente.

A introdução de controles adicionais nas portarias deve, contudo, ser avaliada tendo em vista a redução dos incentivos ao investimento e aos próprios limitantes da Lei 9478/97.

No tocante a segunda alternativa, a questão deveria ser tratada no âmbito das entidades de defesa da concorrência, com o apoio técnico e institucional da ANP. No caso do acesso ao Gasbol, instaurado um processo administrativo, uma medida possível, no curto prazo, seria um compromisso da TBG visando cessação de práticas anticompetitivas, conforme o art. 53 da Lei 8884.

Medidas estruturais seriam representadas, fundamentalmente, pela separação vertical (desverticalização) das operações da empresa no setor. Aqui, entendida como a redução da participação controlante da Petrobras e de suas subsidiárias nas operações de transporte de gás natural em território nacional.

No caso da TBG, isso compreenderia uma redução da participação acionária da Gaspetro na transportadora. No tocante a malha de transporte que atende o gás nacional, o primeiro passo seria transferir os referidos ativos da Transpetro para uma nova empresa (*Transpetro Gás*). Essa última seria operacionalmente independente da Petrobras e seu controle poderia ser dividido por um consórcio de usuários ou mesmo pulverizado num processo de venda pública.

Na avaliação do CBIE, diante do poder de mercado da Petrobras no segmento e das dificuldades de prevenir de maneira permanente práticas anticompetitivas, medidas estruturais como as referidas acima são necessárias para alavancar os benefícios da competição na comercialização e promover uma regulação mais eficaz das atividades de transporte.



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 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 Serviço de Transporte Firme;

Obs.: Adequação do conceito.

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

Obs.: As condições dinâmicas de operação afetam a capacidade de transporte.

V. Capacidade Ociosa de Transporte: diferença entre a Capacidade Contratada de Transporte firme ~~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~~;

Obs.: Adequação para tornar mais claro o texto.

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;

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, observando-se o disposto nos contratos de transporte, até a Capacidade Contratada de Transporte estabelecida em contrato;

Obs.: Os contratos estabelecem as condições específicas para que uma solicitação (Requisição) seja programada.

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 inicialnecessário à operação das Instalações de Transporte.

Obs.: Adequação do texto.

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 e padrões técnicos necessárias à conexão de Instalações de Transporte de distintos Transportadores, incluídas as conexões de fronteira do país, serão formalizadas em Acordos de Interconexão.

Obs.: Observar os padrões técnicos já estabelecidos.



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 15-30 (trinta e quinze) dias, a contar da data do recebimento do pedido pelo Transportador.

Obs.: As análises, em certos casos, podem requerer um prazo maior para uma avaliação criteriosa e conclusiva.

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. 7—º 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.

Obs.: Ao longo do tempo as situações poderão se modificar significativamente, assim é plausível admitir que os Contratos de transporte não sejam padronizados, o que não fere os princípios e diretrizes da ANP na medida que, os Termos e Condições Gerais asseguram a isonomia pretendida.

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.

Art. 8º Toda Capacidade Disponível de Transporte para a contratação de STF, por um prazo superior a 360 dias, em Instalações de Transporte já em operação será ofertada e alocada segundo os procedimentos de Concurso Aberto.

Obs.: Deve haver um limite de tempo mínimo, razoável, para realização do procedimento de Concurso Aberto. Não faz sentido realizar Concurso Aberto para venda de Capacidade Disponível por prazos muito curtos.

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 de Serviço de Transporte Firme 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.

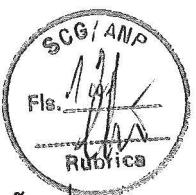
Obs.: Ajuste.

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 Máxima de Transporte existente na data de reclassificação.

Obs.: Adequação do conceito.



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

Obs.: Adequação do conceito.

§ 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.

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO



PORTARIA N^º 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 na modalidade de 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 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;

Comentário: a armazenagem de gás natural, diferentemente do que acontece com os derivados líquidos de petróleo, tem a capacidade de alterar o produto ao conferir-lhe flexibilidade. Assim sendo, a atividade de armazenagem de gás natural constitui-se em uma atividade comercial, de per si, e não deve ser tratada em conjunto com a atividade de



transporte. Ademais, seria impossível determinar-se em uma facilidade de armazenagem de gás natural, o que seria capacidade ociosa já que a ociosidade (espaço vazio para se utilizar como armazenagem) é o produto que se vende.

Acreditamos que a inclusão desta atividade sob esta Portaria, sujeitando-as ao acesso aberto, presta um desserviço à indústria de gás no Brasil ao desestimular, o surgimento de unidades de armazenagem de gás. Tais unidades serão, no futuro, de fundamental importância para adicionar valor a reservas de gás associado ao conferir-lhes flexibilidade.

IX. Interessado: pessoa jurídica ou consórcio 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.

Comentário: adequação aos termos da Portaria 170/98.

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

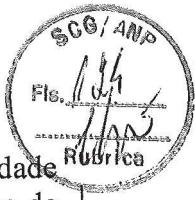
XVI. Zona de Recepção: área geográfica limitada, contendo um ou mais Pontos de Recepção.

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 (i) o acesso não discriminatório de Interessados às suas Instalações de Transporte e, assim como (ii) a conexão de suas Instalações com outras Instalações de Transporte.

Comentário: sugerimos a redação acima para maior clareza.

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 Transporte, de STI em sua Capacidade Ociosa de Transporte, 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, do pedido.

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 serão parte integrante e compõem dos 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.

Art. 8º Toda Capacidade Disponível de Transporte para a contratação de STF de Longo Prazo nos termos definidos na Portaria ANP n. xxx/2002 em Instalações de Transporte já em operação será ofertada e alocada segundo os procedimentos de Concurso Aberto. O Transportador realizará também Concurso Aberto sempre que houver solicitação de um Interessado de construção de oferta adicional de Capacidade Firme de Transporte. O Transportador não estará, entretanto, obrigado a realizar Concurso Aberto antes que se complete um ano da realização do último Concurso Aberto.

Comentários:

1. Adequação aos termos da Portaria de cessão de capacidade. A cessão de capacidade de curto prazo não está sujeita a estes termos;
2. Retira do Transportador a prerrogativa de ser o único agente a poder iniciar um processo de expansão de capacidade.

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. Fica dispensada esta aprovação caso o Transportador venha a utilizar para o Concurso Aberto Manual idêntico ao utilizado em Concurso Aberto realizado há menos de três anos.

Comentário: Este dispositivo teria a vantagem de agilizar o processo, se tornado frequente.



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 caso não seja possível o atendimento de todas os pedidos de serviço de transporte firme;
- VI. condições para o redimensionamento do projeto de expansão de capacidade, quando necessário;
- VII. qualquer outro aspecto considerado relevante pelo Transportador.

Art. 9a. É vedado ao Transportador restringir, injustificadamente, a expansão de um gasoduto a capacidades de transporte inferiores à soma das solicitações de Interessados.

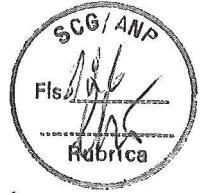
Parágrafo único: Justificativas para eventual restrição na expansão da capacidade deverão ser apresentadas pelo Transportador à ANP e aos Interessados, antes da divulgação das tarifas mínimas para expansão. Os Interessados ou Interessado poderão, às suas expensas, solicitar a confirmação, por auditoria independente, das razões apresentadas para justificar tal restrição.

Comentário: A introdução deste Artigo evita que o Transportador possa criar uma escassez artificial de capacidade forçando a elevação das ofertas dos Interessados em um eventual leilão.

Art. 9 b. O Transportador deverá realizar Concurso Público para oferta de capacidade sempre que houver Capacidade de Disponível de Trabns

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 em cada um dos percursos objeto do Concurso Aberto, antes da realização do Concurso Aberto, poderá contratar no máximo 40% (quarenta por cento) da capacidade ofertada no Concurso Aberto para cada um destes percursos.

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.

Comentário: Não vemos incompatibilidade entre as atividades de transporte de gás natural e de outros produtos.

§ 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 Máxima de Transporte existente na data de reclassificação.

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

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

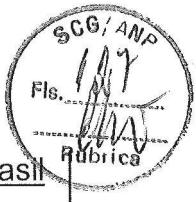
Comentário: O prazo de 60 dias aqui parece-nos muito exíguo, principalmente se o proprietário da instalação tiver que ainda constituir a empresa que atuará como Transportador.

§ 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.



Comentários elaborados pela Diretoria de Gás e Eletricidade da Repsol YPF Brasil S.A.

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.

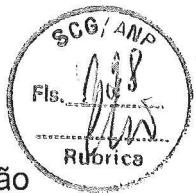
III. Capacidade Disponível de Transporte: diferença entre a Capacidade Máxima de Transporte e a soma das Capacidades Contratadas de Transporte;

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.