



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.

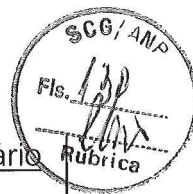
3

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



duto, 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.

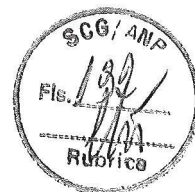
§ 4º Toda capacidade não contratada pelo proprietário, nos termos do §3º deste artigo, será objeto de Concurso Aberto.

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.

BG Southern Cone



BG do Brasil Ltda.
Rua Lauro Muller 116 - Conj. 3202
CEP: 22290-160 - Botafogo
Rio de Janeiro - RJ
Brasil

Main Telephone 55 21 3820-8000
Fax 55 21 3820-8092

Rio de Janeiro, 30 de agosto de 2002.

Agência Nacional do Petróleo - ANP
Rua Senador Dantas 105, 11º andar
Rio de Janeiro - RJ
CEP 20031-201

Att: Sr Cesário Cecchi

Ref.: Consulta Pública – Despachos Diretor Geral 465, 466, 506 e
507 de 2002

Prezados Senhores,

Agradecemos, mais uma vez, a oportunidade que a ANP está oferecendo ao mercado de apresentar comentários às propostas de portarias que regulamentarão o livre acesso às instalações de transporte, os critérios tarifários para o transporte dutoviário de gás, a cessão de capacidade de transporte e as informações a serem fornecidas pelos agentes.

Acreditamos que este conjunto de medidas contribuirá para maior transparência no acesso às instalações de transporte, regulamentando o Art. 58 da Lei 9.478 de 1997 que faculta o uso das instalações de transporte por terceiros interessados. Além dos princípios estabelecidos na Lei 9.478/97 e das boas práticas da indústria mundial de gás, consideramos em nossos comentários o conjunto de compromissos formalizados pelo Governo Brasileiro junto aos órgãos financiadores internacionais quando da construção do gasoduto. Sabemos que parte dos princípios ali expostos já estão contemplados nas minutas propostas, mas acreditamos que alguns pontos podem ser melhor explicitados de forma a melhor refletir os compromissos assumidos pelo Governo

Estaremos comentando cada uma das minutas de portarias separadamente a seguir.

I) Minuta de Portaria que Regulamenta os Critérios Tarifários

Como comentado pela própria Nota Técnica 036/2002-SCG (NT036) que acompanha a minuta de portaria, a importância de uma regulamentação sobre os critérios tarifários aplicáveis ao transporte dutoviário de gás está associado à característica de monopólio natural desta atividade. Neste sentido a Nota Técnica é muito mais completa que a Portaria proposta, que apenas apresenta princípios muito gerais no estabelecimento da regulação tarifária. Mesmo que a legislação brasileira preveja apenas uma regulação tarifária indireta acreditamos que Portaria pode ser mais detalhada em alguns aspectos, o que facilitaria a negociação entre agentes. Assim temos a comentar:



- (i) Não fica claro a aplicabilidade da Portaria. Ou seja ela será imposta a todos os gasodutos em operação, ou apenas às expansões futuras? Acreditamos que ela deva ser aplicada a toda a capacidade disponível e futura.
- (ii) Não está claramente definido quais os critérios tarifários a serem utilizados para um novo gasoduto, uma vez que nas definições apenas se introduz os conceitos de Tarifa Compartilhada e Incremental que são utilizados apenas quando da expansão de uma instalação de transporte. É importante colocar que os princípios a serem listados no artigo 5º. Se aplicam também aos gasodutos novos.
- (iii) Artigo 5º. – acreditamos que a redação proposta para o inciso I não reflete a intenção da Agência apresentada na NT 036. Assim sugerimos que a redação proposta inclua todos os critérios citados pela ANP na referida NT, quais sejam: custos de investimentos, custos de operação, e manutenção, o retorno do transportador, os critérios de depreciação dos ativos que deve refletir a vida útil dos ativos. Ainda no Art 5º. Estes mesmos princípios estão listados na carta do Governo Brasileiro de compromisso com as Multilaterais no que se refere à complementação da regulação do gás no Brasil. O inciso II também não reflete a os princípios apresentados pela ANP na NT 036, que se referem à sinalização locacional e à não aplicação de subsídios cruzados que induzam distorções de mercado. Acreditamos que maior explicitação destes critérios é de fundamental importância para a transparência do cálculo tarifário e, conseqüentemente, do correto processo de alocação de custos.
- (iv) Em nenhum momento da Portaria fica claro que o o conceito de distância deva ser necessariamente aplicado às tarifas de transporte. Entendemos que este é um conceito já incorporado pela Agência e portanto deveria estar mais claro na Portaria. Também este princípio está explicitamente citado na carta de compromisso com as Multilaterais, inclusive para os volumes acima do TCO..
- (v) Art 9º. A obrigação de se repassar para os contratos firmes a redução de custo unitário de transporte decorrente da aplicação da Tarifa Compartilhada deveria ser estendida ao consumidor final, de forma a não ser eventualmente apropriada indevidamente por algum agente no meio da cadeia. O artigo 8º. Lei 9478, em seu inciso I, dá explicitamente poderes à ANP para implementar políticas de gás natural com "ênfase (...) na proteção dos interesses dos consumidores quanto a preço, qualidade e oferta dos produtos". Assim, acreditamos que a Anp tem poderes para estabelecer esta obrigação na sua regulamentação.
- (vi) Art 10º. Deveria contemplar a receita do serviço interruptível de forma separada dos demais serviços que eventualmente venham a ser oferecidos. O repasse da receita dos serviços interruptíveis somente deve beneficiar os carregadores com capacidade ociosa no momento da contratação daquele serviço. Acreditamos ainda que a retenção, pelo transportador de 50% das receitas auferidas constitui um percentual bastante alto. Como mencionada pela NT 036 estas receitas constituem receitas extraordinárias constituindo rendas de monopólio por parte do transportador. Concordamos também que o percentual de 10% anteriormente proposto se tornou inadequado uma vez



que os carregadores podem fazer a cessão de suas capacidades. Assim sugerimos um valor de repasse entre 70 e 80%.

- (vii) A NT 036 faz menção ao Art 13º, explicitando que os critérios listados na Portaria serão os usados pela ANP na resolução de conflitos. Este Artigo não existe desta forma na redação proposta para a ANP. Mas consideramos importante que ele seja incorporado de novo à Portaria.

A seguir apresentamos a Portaria proposta com alguns dos nossos comentários marcados incorporando algumas sugestões de alteração de redação para maior clareza do texto.

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.

I. Esta Portaria se aplica a todos os gasodutos existentes e aos que venham a ser construídos, que terão XX dias para se adequar aos critérios aqui estabelecidos.

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 ainda 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.

Comentário: Para não dar a falsa impressão de que esta Portaria apenas trata destas tarifas, deve ficar claro que estas duas definições são apenas definições adicionais às definições constantes da Portaria de livre acesso.

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.

Comentário: Serviços diferentes merecem tratamentos 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 da prestação eficientes serviço, incluindo: custos de investimentos, custos de operação, e manutenção, o retorno do transportador, os critérios de depreciação dos ativos que deve refletir a vida útil dos ativos e as determinantes de distância e;



Comentário: Como mencionado anteriormente, acreditamos que os critérios apresentados na NT 036 devam ser explicitados na Portaria, para maior transparência do processo. Acrescentamos, ainda, o conceito de distância a ser aplicado na definição das tarifas.

II. os determinantes de custos, observando a responsabilidade de cada carregador e/ou serviço na ocorrência desses custos de forma a se evitar subsídios, e as qualidades relativas entre os tipos de serviço oferecidos e a sinalização locacional adequada.

Comentário: Procurou-se apenas refletir os critérios apresentados pela ANP na NT 036

Art. 6º A tarifa do serviço de transporte firme será estruturada 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; (Notar que o fato de afirmar que estes encargos estão relacionados à distância não obriga sua cobrança em base por distância. Mais uma vez inistimos que este ponto deve ficar mais claro na Portaria)

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 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 e refletir a redução do custo unitário de transporte, devendo ser formalizada através de aditivos contratuais. Esta redução deverá, ainda, ser repassada aos outros agentes ao longo da cadeia de gás.

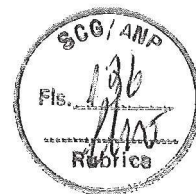
Art. 10. O transportador repassará a todos os carregadores firmes:

I. 50,80% (cinquenta e oito 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.

Parágrafo 1.- A receita decorrente da prestação do serviço interruptível será repassada proporcionalmente aos carregadores com capacidade ociosa no trecho utilizado pelo serviço.

Comentário – apenas os carregadores com capacidade ociosa devem receber o repasse decorrente da prestação do serviço interruptível.



Art. 11-Parágrafo 2 O repasse a que se refere o artigo 10 este artigo 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.

Comentário – Como os Artigos 9 e 10 tratam questões distintas, acreditamos que eles não devam ser tratados num mesmo artigo. Assim, fez-se uma alteração no próprio artigo 9 exigindo-se a formalização de aditivo contratual. Neste caso o artigo 11 pode ser transformado em parágrafo ao artigo 10.

Art. 4211. As tarifas aplicáveis a qualquer tipo de serviço deverão ser comunicadas à ANP e divulgadas ao mercado, conforme norma aplicável.

Art 12 - Os princípios, critérios e demais aspectos estabelecidos nesta Portaria deverão ser observados pelos transportadores e carregadores na negociação de suas tarifas e serão aplicados pela ANP em casos de resolução de conflitos nos termos do artigo 58 da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997 e da regulamentação aplicável.

Comentário – Este artigo consta da Nota Técnica. Consideramos importante sua inclusão na forma final da Portaria que trata dos critérios tarifários.

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

Comentário -



II) Minuta de Portaria que Regulamenta o Livre Acesso

Nossa preocupação maior quanto à aplicação desta Portaria e da Portaria de critérios tarifários refere-se aos gasodutos da Transpetro. Espera-se que com o conjunto de Portarias que está sendo proposto aumente-se a transparência e isonomia da operação destes gasodutos. No entanto, não fica claro nas regras propostas a questão da independência da empresa de transporte. Em sua própria Nota Técnica 037/2002 (NT 037) a ANP refere-se particularmente à questão da falta de contratos de transportes entre Petrobras e Transpetro e ao fato deste assunto ainda se encontrar sem solução. Neste sentido é importante que seja bem definido o que a ANP entende como empresa independente conforme estabelecido no Artigo 11.

No que se refere à padronização dos Contratos e termos e Condições Gerais entendemos que deveriam ser regulados pela ANP através de Portaria, sendo sua aplicação obrigatória para todos os contratos, inclusive os em vigor. Só desta forma, garante-se o acesso não discriminatório aos gasodutos de transporte. É importante que isto fique claro na Portaria.

Em nosso opinião esta Portaria deveria também incluir um artigo referente à obrigatoriedade de cessão de capacidade quando um carregador, que não tenha contratos de compra / venda de gás que respaldem a sua capacidade de transporte, não se interessar em promover a revenda de sua capacidade ociosa (use-it-or-lose-it) . Esta possibilidade era tratada pela antiga Portaria ANP 169/98 em seu artigo 11. Este mecanismo evita que um agente com grande capacidade barre o acesso de outros carregadores ao mercado, principalmente numa situação em que não há expansão. Este princípio está em linha com mais um dos compromissos do Governo Brasileiro, quando ele afirma que a "regulamentação para o gás natural deverá levar em consideração....implantação de mecanismos visando a evitar a hegemonia de um ou mais agentes econômicos na importação, produção e transporte de gás natural de modo a favorecer a competição esperada na oferta do produto".

Sugerimos ainda que antes do Art 13 que trata das sanções administrativas, seja incluído um artigo, à semelhança do Art 14 da antiga portaria 169/98, que explicitamente dizia que a ANP deliberaria sobre as controvérsias levadas à Agência pelos agentes do mercado. Acreditamos que deveria ser feita uma menção específica à Portaria 254/01 que regulamenta a Resolução de Conflitos segundo o Art 58 da lei 9478/97.

Apresentamos abaixo a Portaria sugerida pela ANP com nossos comentários marcados .

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 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

Comentário: Capacidade Contratada de Transporte pode ser utilizada tanto para o Serviço Firme quanto para o Serviço Interruptível, por isto é importante ter o termo Serviço de Transporte Firme claramente definido aqui.

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 neste contratos;

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, recepção e entrega;

Comentário: Acreditamos que armazenagem de gás deve fazer parte de outra regulação. As estações de recepção são essenciais para a prestação do serviço, portanto devem ser incluídas.

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;

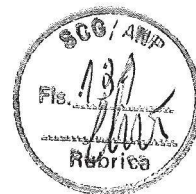
XIII. Serviço de Transporte Interruptível (STI): serviço de transporte no qual o Transportador se obriga a programar e transportar o volume diário de gás natural solicitado, caso disponha de Capacidade Ociosa de Transporte;

XIV. Transportador: pessoa jurídica 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 pelo Transportador, do pedido feito pelo Interessado. Transportador.

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.

Comentário – O ideal é que o termos e Condições gerais fosse aprovado pela ANP através de Portaria. Havíamos entendido que assim seria feito pela ANP e que este documento padronizado seria aplicado a todos os contratos, inclusive os atualmente em vigor. Sugerimos que a Agência avalie a questão novamente..

Parágrafo Único1. 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. Comentário – Não necessita de um artigo à parte pode estar incluído no Art 6º.

Parágrafo Único2. 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: Este artigo está em contradição com a Portaria de Informações que obriga o transportador a disponibilizar os contratos no Boletim Eletrônico em 120 dias após a publicação da Portaria. Para os contratos atuais isto pode ser feito imediatamente. Para novos contratos caso eles sejam acordados entre carregadores e transportadores, por que exigir um prazo de 60 dias para 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.

Comentário: Acreditamos que a capacidade decorrente de gasodutos a serem construídos também deveriam ser disponibilizadas por 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;



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 Novo: Artigo que trate da cessão compulsória de capacidade no caso em que o carregador não tenha contrato de compra/venda de gás que respaldem a capacidade contratada.

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: Consideramos necessário definir melhor o que constitui uma empresa independente.

§ 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, sendo necessário a formalização através de Contrato.

Comentário: Importante deixar claro a obrigatoriedade da formalização de Contrato, pois somente assim pode-se conseguir a padronização dos termos e condições de prestação do serviço.

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

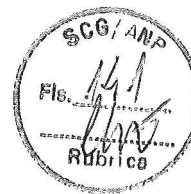
§ 3º Os contratos de transporte serão celebrados no prazo máximo de 60 (sessenta) dias contados a partir da data de reclassificação.

§ 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.

Comentário: Conforme apresentado pela NT 037 este parágrafo tenta lidar com a situação existente entre a Petrobras e a Transpetro atualmente, e que claramente carecem de transparência. Para evitar dúvidas futuras, seria interessante que este artigo fosse mais explícito.

Art Novo – A ANP deliberará, segundo as regras definidas pela Portaria 254/01, sobre controvérsias referentes à aplicação do disposto na presente Portaria, e trazidas à consideração da Agência pelos Transportadores, Carregadores ou Terceiros Interessados.



Comentário: Achamos importante deixar claro a fase de resolução de conflitos com os prazos estabelecidos na Portaria 254

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.



III) Minuta de Portaria que Regulamenta a Cessão de Capacidade de Transporte

Tivemos a oportunidade de enviar para a ANP nossos comentários sobre esta Portaria em junho de 2002. Reproduzimos abaixo os comentários enviados à ANP naquela data.

Gostaríamos, inicialmente, de mencionar que, para ser realmente efetivo, qualquer processo de cessão de capacidade no gasoduto da TBG necessita de uma correspondente cessão de capacidade na GTB, tendo em vista a interligação do sistema Brasil-Bolívia. Assim, tomamos a liberdade de, mais uma vez, lembrar a importância da continuidade do trabalho que tem sido feito pela ANP junto à Sirese no sentido de conseguir uma harmonização entre a regulação dos dois países, principalmente no que se refere ao gasoduto Brasil-Bolívia.

No que se refere à proposta de texto da Portaria temos a comentar:

- (i) como sugerido por nós anteriormente, acreditamos que devem existir regras diferentes para a cessão temporária e definitiva de capacidade, o que foi contemplado pela Portaria. No entanto também comentamos que as regras de cessão deveriam ser suficientemente flexíveis para não inibir o, ainda inexistente, mercado de compra e venda de capacidade no Brasil. O que estamos querendo dizer é que o prazo de 180 dias para a cessão temporária nos pareceu um pouco curto, dado o atual estágio de maturidade da indústria de gás no Brasil que ainda não nos permite verificar qual a tendência da necessidade de cessões de capacidade. O prazo de 180 dias poderia estar engessando desnecessariamente a indústria. Assim, sugerimos que o prazo seja ampliado para 1 ano.
- (ii) Sugerimos a inclusão das empresas controladoras, junto com as controladas e coligadas, no grupo de empresas que está dispensado de informar previamente à ANP e ao transportador a eventual cessão de capacidade.
- (iii) Segundo as regras propostas nesta consulta pública, as informações referentes as etapas previstas para a oferta de capacidade e os procedimentos de alocação da capacidade oferecida deverão ser previamente apresentados à ANP. Porém não fica claro se a ANP pode modificar estas condições e em qual prazo a ANP deveria se manifestar. Acreditamos ser necessário esclarecer este ponto.
- (iv) Por último gostaríamos de mencionar, que acreditamos ser de extrema importância que esta portaria trate da cessão compulsória de capacidade quando um carregador, que não tenha contratos de compra / venda de gás que respaldem a sua capacidade de transporte, não se interessar em promover a revenda de sua capacidade ociosa (use-it-or-lose-it) . Esta possibilidade era tratada pela antiga Portaria ANP 169/98 em seu artigo 11. Este mecanismo evita que um agente com grande capacidade barre o acesso de outros carregadores ao mercado, principalmente numa situação em que não há expansão.



IV) Minuta de Portaria que Regulamenta as Informações a Serem Submetidas ao mercado

Temos os seguintes comentários à minuta proposta:

(i) INFORMAÇÕES FORNECIDAS PELOS TRANSPORTADORES AO MERCADO

No artigo 2º. Item I Instalações de Transporte e Serviços Prestados, consideramos que tão importante quanto a informação da capacidade disponível para prestação dos serviços não firmes, é a informação sobre a capacidade ociosa para prestação dos serviços não firmes. Portanto sugerimos a inclusão de um novo subitem com a previsão desta informação, com a redação abaixo:

Novo subitem - capacidade ociosa para prestação de serviços de transporte não firme;

(ii) INFORMAÇÕES FORNECIDAS PELOS TRANSPORTADORES MERCADO

- a) Artigo 5º. dispõe sobre as informações a serem enviadas à ANP para verificação da movimentação e qualidade de gás natural. No entanto, entendemos que a qualidade é um item de extrema importância para os carregadores, incidindo, inclusive, pesadas multas por falha de especificação. Desta maneira acreditamos que a informação sobre a qualidade deveria constar do item "Informações Fornecidas pelos Transportadores aos Carregadores e à ANP".
- b) Artigo 5º. § 1º estabelece que 2 tipos de relatórios a serem enviados para ANP: um diário e um horário. As informações sobre poder calorífico e composição do gás estão incluídas no relatório diário. No entanto, dada a importância da questão da qualidade do gás, sugerimos que estas informações sejam transferidas para o relatório horário. Em consonância com o apresentado no item 1, sugerimos, mais uma vez, que aquelas informações sejam disponibilizadas também no relatório para os carregadores.

(iii) INFORMAÇÕES FORNECIDAS PELOS TRANSPORTADORES AOS CARREGADORES E À MERCADO

- a) Em consonância com nossa proposta no item 2 sugerimos a adição de um novo sub item definindo as informações referentes à especificação de qualidade.

Novo sub item - Certificado de Qualidade, com a análise de todas as características, os limites da especificação e os métodos empregados, comprovando que o produto atende à especificação constante do Regulamento Técnico da Portaria ANP 128/01.

- b) Consideramos, ainda, importante que seja incluída na portaria a previsão de um relatório horário que permita monitorar a geração de desequilíbrios diários que poderiam ser corrigidos no decorrer do dia.

Art Novo - O Transportador enviará a cada hora aos seus Carregadores um relatório operativo com as seguintes informações consolidadas:



- a) quantidades realizadas nos pontos de recepção e em cada um dos pontos de entrega.*
- b) estimativa das possibilidades de desequilíbrio por carregador.*

Antes de finalizar, gostaríamos de mencionar um dos compromissos do Governo Brasileiro em carta às Multilaterais, no qual ele se compromete a apresentar um plano para tornar minotária a participação da União na TBG. Parece-nos que este plano nunca foi apresentado, mas consideramos de fundamental importância como forma de complementar a regulamentação do setor de gás no Brasil e garantir a maior competição entre os agentes.

Agradecemos, mais uma vez a oportunidade de contribuir para o aprimoramento da regulação de gás natural no Brasil.

Atenciosamente,

BG DO BRASIL LTDA



Associação Brasileira dos Produtores
Independentes de Energia Elétrica



DEX 42/02

Brasília, 29 de agosto de 2002.

Ao Dr. Sebastião do Rêgo Barros
M.D. Diretor Geral da Agência Nacional do Petróleo – ANP

Ref.: Consulta Pública

Senhor Diretor Geral,

Em **anexo** estamos encaminhando as contribuições da Apine – Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Energia Elétrica, relativas às consultas públicas das seguintes Minutas de Portaria:

- que regulamenta os critérios tarifários para o transporte dutoviária de gás natural (despacho n. 506, de 08/02/02);
- que regulamenta o livre acesso às instalações de transporte de gás natural (despacho n. 507, de 02/08/02);
- que regulamenta a cessão de capacidade de transporte de gás natural (despacho n. 466, de 25/07/02);
- que estabelece as informações a serem fornecidas pelas empresas transportadoras e carregadoras de gás natural ao mercado e à ANP (despacho n. 465, de 25/07/02);

Atenciosamente,

Régis Augusto Vieira Martins
Diretor Executivo.

I) Minuta de Portaria que Regulamenta os Critérios Tarifários

Consideramos que estejam claros na Portaria os seguintes pontos:

- (i) A Portaria será aplicável aos gasodutos em operação, novos gasodutos e às expansões futuras? Caso afirmativo, sugerimos que esse critério esteja claro na Portaria.
- (ii) Como se aplicam os critérios tarifários definidos na Portaria aos novos gasodutos? Como ficam as tarifas dos contratos já assinados entre carregador e distribuidoras?
- (iii) O conceito de distância será aplicado às tarifas de transporte? Caso afirmativo, sugerimos que esse critério esteja claro na Portaria.
- (iv) Artigo 5º. – sugerimos que a redação proposta inclua todos os critérios citados pela ANP na NT 036, quais sejam: custos de investimentos, custos de operação, e manutenção, o retorno do transportador, os critérios de depreciação dos ativos que deve refletir a vida útil dos ativos. Ainda no Art 5º. O inciso II também não reflete a os princípios apresentados pela ANP na NT 036, que se referem à sinalização locacional e à não aplicação de subsídios cruzados que induzam distorções de mercado, sugerimos alterá-lo.
- (v) Art 9º. Sugerimos incluir a obrigatoriedade de repasse ao consumidor final de eventual benefício advindo da aplicação da Tarifa Compartilhada, uma vez que na estrutura atual da indústria, temos a participação cruzada acentuada de um mesmo agente em diversos elos da cadeia.
- (vi) Art 10º. A receita do serviço interruptível deveria ser separada dos demais serviços que venham a ser oferecidos. O repasse da receita dos serviços interruptíveis deve beneficiar somente os carregadores com capacidade ociosa no momento da contratação daquele serviço. A retenção, pelo transportador, de 50% das receitas auferidas é um percentual alto. Como mencionada pela NT 036 estas receitas constituem receitas extraordinárias constituindo rendas de monopólio do transportador. Sugerimos um valor de repasse entre 70 e 80%.
- (vii) A NT 036 faz menção ao Art 13º. explicitando que os critérios listados na Portaria serão os usados pela ANP na resolução de conflitos. Este Artigo não existe desta forma na redação proposta para a ANP. Mas consideramos importante que ele seja incorporado de novo à Portaria.

II) Minuta de Portaria que Regulamenta o Livre Acesso

- (i) Esperamos que as Portarias que estão em Consulta Pública permitam maior transparência e isonomia na operação e contratação de serviços de transporte entre agentes de mesmo controlador. No entanto, não está claro na regulamentação proposta a questão da independência da empresa de transporte.
- III) Sugerimos acrescentar, no Art. 8 que a capacidade disponível em novas Instalações de Transporte também será objeto de Concurso Aberto.
- (ii) Sugerimos acrescentar no Art. 11, a cessão obrigatória de capacidade contratada pelo carregador de mesmo controlador do transportador, caso a capacidade contratada não esteja respaldada por contratos de fornecimento firme, ou remeter à determinado Art. da Portaria que regulamenta a cessão de capacidade de transporte de gás natural, ainda a ser criado conforme nossa sugestão no item III, letra (iii) a seguir.

III) Minuta de Portaria que Regulamenta a Cessão de Capacidade de Transporte

- (i) Ressaltamos a necessidade de cessão de capacidade correspondente na GTB/ Bolívia.
- (ii) Sugerimos que o prazo para a cessão temporária seja dilatado para 1 ano, dado o estágio de maturidade da indústria do gás.
- (iii) Sugerimos retomar o Art. 11, da falecida Portaria 169/98 que trata da cessão obrigatória de capacidade por um carregador que não tenha contratos de fornecimento firme a jusante que justifique a capacidade contratada junto ao transportador.

IV) Minuta de Portaria que Regulamenta as Informações a Serem Submetidas ao mercado

- (i) INFORMAÇÕES FORNECIDAS PELOS TRANSPORTADORES AO MERCADO
 - No artigo 2º Inciso I, letra g: Incluir informação sobre a capacidade ociosa para prestação dos serviços não firmes.
- (ii) INFORMAÇÕES FORNECIDAS PELOS TRANSPORTADORES AO MERCADO

- Incluir a informação sobre a composição do gás e Poder Calorífico Superior no item "Informações Fornecidas pelos Transportadores aos Carregadores e à ANP".
- Incluir as informações sobre a composição do gás e Poder Calorífico Superior nos itens a serem enviados no arquivo de base horária.

(iii) INFORMAÇÕES FORNECIDAS PELOS TRANSPORTADORES AOS
CARREGADORES E À MERCADO

- Em consonância com nossa proposta no item 2 sugerimos a adição de um novo sub item definindo as informações referentes à especificação de qualidade.
- Incluir na portaria criação de um relatório horário que permita monitorar a geração de desequilíbrios diários que poderiam ser corrigidos no decorrer do dia.



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 que o Transportador se obriga a disponibilizar para o Carregador, conforme o respectivo contrato de transporte;

II. Capacidade Contratada de Transporte: capacidade de transporte que 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 será ofertado publicamente, e alocar alocada 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, 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 receber;

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 delimitada, contendo um ou mais Pontos de Entrega;

XVI. Zona de Recepção: área geográfica delimitada, 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, inclusive no sentido contrário ao do fluxo normal 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, pelo Transportador, do pedido feito pelo Interessado.



Obs: A ABEGAS considera importante deixar claro a obrigação do atendimento de solicitações 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.

Parágrafo Único § 1º. 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.

§ 2º. 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 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. 8 7º 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: A ABEGAS entende que o Concurso Aberto deveria ser aplicável a todos os gasodutos, novos e existentes.

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. 8 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 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 aplicável; necessário;
- VII. qualquer outro aspecto considerado relevante pelo Transportador.

Art. 9 10º . 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. 10 11º. O proprietário de instalações de transferência que sejam reclassificadas como de transporte transferirá a titularidade destas instalações à empresa(s) independente(s) destinada(s) pessoa jurídica cujo objeto social contemple, exclusivamente, a atividade de construção e operação de instalações 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.

§ 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.

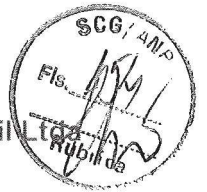
§ 4º Toda capacidade não contratada pelo proprietário, nos termos do §3º deste artigo, será objeto de Concurso Aberto.



Art. 11 12º. 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 1110º, cujos prazos terão início na data de publicação desta Portaria.

Art. 12 13º. O não atendimento ao disposto na presente Portaria implicará nas sanções administrativas previstas na legislação aplicável.

Art. 13 14º. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.



Prezados Senhores ,

Em complemento aos comentários discutidos no âmbito da Comissão de Gás do IBP já encaminhados à esta Superintendência , vimos através deste reforçar alguns pontos que merecem especial atenção e esclarecimentos para um melhor entendimento das portarias .

1. Minuta de Portaria que regulamenta o livre acesso às instalações de transporte de gás natural .

(i) Artigo 1o.

Ao se referir às Instalações de Transporte de gás natural , **existentes ou a serem construídas** , continua indefinida a aplicabilidade da presente Portaria para os novos gasodutos .

(ii) Artigo 4o.

O Acordo de Interconexão será formalizado somente entre Transportadores ? Qual a sua obrigatoriedade e a antecedência desta formalidade com relação ao Concurso Aberto de Capacidade ?

2. Minuta de Portaria que regulamenta os critérios tarifários para o transporte dutoviário de gás natural.

(i) Artigo 4o.

Tarifas de transporte de gás natural deverão refletir a qualidade do tipo de transporte . O tratamento discriminatório já está previsto nos Termos Gerais de Contrato quanto aos diferentes tipos de serviço .

O que não pode haver é tratamento discriminatório entre carregadores , **para os mesmos tipos de serviços** .

(ii) Artigo 7o.

Não está claro como será estabelecida a tarifa para serviço de transporte interruptível e se, a qualidade relativa entre este serviço e o de transporte firme irá influenciar na tarifa . A questão da probabilidade de interrupção do serviço também requer maiores esclarecimentos .

(iii) Artigo 9o.

Parágrafo Único



Os ajustes nos contratos existentes não poderão ser somente nas tarifas de modo a observar a redução dos custo unitário de transporte . As demais cláusulas também deverão refletir a nova situação do gasoduto expandido . Não é aceitável que os Carregadores iniciais sejam beneficiados pela redução das tarifas provenientes da expansão e que mantenham privilégios outros que serão discriminatórios para com os novos carregadores .

(iv) Artigo 10o.

O valor de 50 % (cinquenta por cento) de repasse precisa ser melhor demonstrado e justificado , tendo em vista esta receita adicional poder representar um valor bastante significativo num futuro próximo . Este repasse também deve ser feito para os carregadores que não estiverem utilizando a sua capacidade contratada e não para todos os carregadores firmes

Atenciosamente ,

Claudio de Faria Muller
Pan American Energy do Brasil Ltda



LIVRE ACESSO A INSTALAÇÕES DE TRANSPORTE

DE GÁS NATURAL – MINUTA DE PORTARIA ANP

COMENTÁRIOS

“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.”

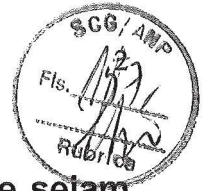
A vedação para o Transportador também exercer atividade econômica de compra e venda de gás natural, não está compatível com o art. 58, § 2º, da Lei nº 9.478, de 1997, que assim estabelece:

*“§ 2º. A ANP regulará a preferência a ser atribuída ao proprietário das instalações para movimentação de **seus próprios produtos**, com o objetivo de promover a máxima utilização da capacidade de transporte pelos meios disponíveis.”*

Daí se conclui que o proprietário de gasoduto de transporte não só pode transportar seu próprio produto, como também têm o direito de preferência para fazê-lo; o que a ANP deve regular é a forma como essa preferência será exercida, nada mais.

Aliás, quando o § 2º acima transcrito se refere a “**seus próprios produtos**”, indica que o proprietário do gasoduto pode também exercer a compra e venda, isto é, ser ele próprio carregador. Essa disposição não poderia ser diferente, até porque não sendo a atividade econômica de compra e venda de gás natural no atacado submetida a qualquer restrição pelo art. 177 da Constituição Federal, conclui-se que é atividade econômica de livre exercício, submetida ao disposto no parágrafo único do art. 170, também da C.F., não sendo passível de vedação mediante Portaria da ANP.

.....



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

Se o significado de “**empresa independente**” é outra sociedade sem qualquer vínculo societário com o proprietário das instalações, a proposta é flagrantemente inconstitucional. Salvo mediante a desapropriação, ninguém pode ser obrigado a transferir sua propriedade para terceiros, mediante Portaria da ANP.

Se o que pretende a ANP é promover a desverticalização empresarial, a proposta contida no art. 11 só aumenta os custos de transação interna do empreendedor, que terá de criar uma nova sociedade apenas para abrigar suas instalações de transferência. O incremento de custo será necessariamente repassado aos Carregadores, sem que se vislumbre qualquer benefício relevante com a pretendida desverticalização.

.....

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

.....

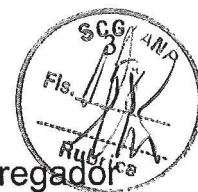
VI – Carregador – pessoa jurídica que contrata com o Transportador o serviço de transporte de gás natural;

.....

IX – Interessado – pessoa jurídica que solicita formalmente o serviço de transporte de gás natural;”

Conclui-se que Carregador e Interessado são a mesma pessoa. Há mesmo necessidade dessa distinção que nada contribui para estabelecer direitos e obrigações no processo de contratação ??

Se a pesquisa e a lavra de gás natural pode, pelo art. 176 da Constituição Federal ser concedida a “**...brasileiros ou empresa constituída sob as leis brasileiras...**”, daí se concluindo que não só pessoas jurídicas mas também pessoas físicas podem ser



concessionários para a produção de gás natural, por que o Carregador só pode ser **"pessoa jurídica"** e não o próprio concessionário da lavra, sendo ele pessoa física ??

.....

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

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

A ANP não pode vedar que o proprietário do gasoduto celebre contratos bilaterais com Carregadores, sempre que entre um e outro haja acordo sobre o valor da tarifa de transporte.

Isso está estipulado no art. 58, § 2º, da Lei n. 9.478, de 1997, quando ele reza que o valor e a forma de remuneração será fixada pela ANP **"caso não haja acordo entre as partes"**.

Portanto, este artigo da minuta de Portaria está dispondo de forma diversa àquela que consta do texto legal, sobre as relações comerciais entre Transportador e Carregador, sendo ilegal.



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.

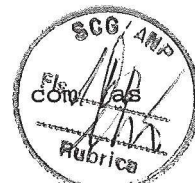
2) Com relação à minuta de Portaria que regulamenta os critérios tarifários para o transporte dutoviário de gás natural:

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 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