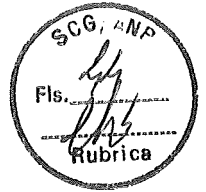




"Abegas" <abegas@abegas.com.br> em 02/09/2002 13:07:36



Para: <scg@anp.gov.br>
cc:

Assunto: CONSULTA PÚBLICA - MINUTA PORTARIA - Regulamenta os critérios tarifários para o transporte dutoviário de gás natural

Sra. Melissa

Com referência a Minuta de Portaria em consulta Pública sob o título " Regulamenta os critérios tarifários para o transporte dutoviário de gás natural", enviamos em anexo as sugestões da ABEGÁS - Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado para modificações, fruto do conjunto de opiniões dos nossos associados.

Os textos em vermelho indicam as sugestões de inclusão e os textos de realce amarelo indicam as de exclusão.

Solicitamos confirmar o recebimento.

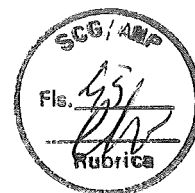
Sendo o que nos apresenta para o momento, subscrevemos-nos.

Atenciosamente

Leopoldo Macedo Neto
Coordenador Técnico



- Port. Tarifa de transporte.doc



AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO
PORTARIA Nº xx, DE

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

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

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

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

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

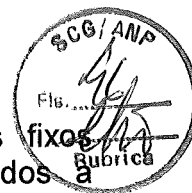
- I. Tarifa Compartilhada: tarifa calculada com base na capacidade máxima de transporte e nos custos totais, associados à instalação de transporte existente e à sua expansão;
- II. Tarifa Incremental: tarifa calculada com base na capacidade e nos custos adicionais, associados apenas à expansão da instalação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

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

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

- I. os custos da prestação eficientes de prestação do serviço, e; entre eles:
 - Nível máximo de remuneração de investimentos;
 - Prazo mínimo e compatível de depreciação; e,
 - Custos de operação e manutenção compatíveis com o mercado.
- II. a alocação os determinantes de custos, observando de acordo com a responsabilidade de cada carregador e/ou serviço na geração ocorrência desses custos e as qualidades relativas entre os tipos de serviço oferecidos.

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



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

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

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 outros serviços de transporte diversos dos serviços de transporte firme e interruptível terão por referência a tarifa do serviço de transporte firme, observado o disposto no art. 5º desta Portaria.

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

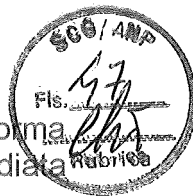
Parágrafo único. No caso da adoção da Tarifa Compartilhada, as tarifas dos contratos firmes existentes antes da referida expansão serão ajustadas de modo a observar a redução do custo unitário de transporte.

Art. 10. O transportador repassará a todos os carregadores firmes e estes às distribuidoras, desde que comprovados os repasses do benefício aos consumidores finais:

I. 90% 50% (noventa cinquenta por cento) do resultado da venda de serviços de transporte não prevista por ocasião do cálculo tarifário original, descontados os tributos a serem recolhidos;

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

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



Parágrafo 2º Os repasses das eventuais receitas firmes serão calculados de forma proporcional ao valor das respectivas tarifas e implicarão a redefinição imediata das tarifas dos contratos, posteriormente formalizadas.

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

Art. 12. 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 caso de resolução de conflitos nos termos do Art 58 da Lei no. P478, de 6 de agosto de 1997 e da regulamentação aplicável.

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



Parágrafo 2º Os repasses das eventuais receitas firmes serão calculados de forma proporcional ao valor das respectivas tarifas e implicarão a redefinição imediata das tarifas dos contratos, posteriormente formalizadas.

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

Art. 12. Os 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 caso de resolução de conflitos nos termos do Art 58 da Lei no. P478, de 6 de agosto de 1997 e da regulamentação aplicável.

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

São Paulo, 06 de setembro de 2002.

Ilmo. Sr.

José Cesário Cecchi
Superintendente de Comercialização e Movimentação de Gás Natural
ANP – Agência Nacional do Petróleo

Prezado Senhor,

Com o objetivo de contribuir com as Consultas Públicas referentes as duas Minutas de Portaria que regulamentarão os critérios tarifários aplicáveis para o transporte dutoviário de gás natural e o livre acesso às instalações de transporte de gás natural, presentes no site desta Agência, enviamos no dia 02/09, às 11:09, para o e-mail scg@anp.gov.br, as nossas considerações solicitando aviso de recebimento. Às 16:23 enviamos novamente o mesmo e-mail da manhã, pois ainda não tínhamos certeza se a ANP havia recebido nossas contribuições.

No dia seguinte, prazo estabelecido para o recebimento de contribuições para essas minutas de portaria, entramos em contato com a ANP através do telefone 0800900267 – número de protocolo 0137874/2002 para nos certificarmos do recebimento de nossas observações. A atendente ficou de verificar e retornar.

Ontem (05/09) às 16:35, o serviço de e-mail finalmente retornou a mensagem por nós enviada, provavelmente por motivos alheios a todos nós.

Como documentamos a remessa de nossos pleitos dentro do prazo estabelecido, e tivemos a preocupação de assegurar o recebimento das nossas contribuições uma vez mais, estamos anexando o material que seguiu anexo ao e-mail.

Enfatizamos que estamos certos de que considerarão nosso empenho, visto que o meio eletrônico infelizmente foi adverso aos nossos e vossos objetivos, em prol dos maiores interesses do País.

Pedimos a confirmação do recebimento desta mensagem e também a sua inclusão efetiva na Consulta Pública em epígrafe.

Antecipadamente gratos,



Paulo Ludmer
Diretor Executivo



Filiada à IIEC - International Federation
of Industrial Energy Consumers - Genebra - Suíça
AV PAULISTA, 1439 - 11º ANDAR - CONJ. 112 - 01311-926 - SÃO PAULO - SP
TELS. (011) 284-4065 / 284-3570 - TELEFAX: (011) 288-3882
E-mail: info@abrace.org.br



São Paulo, 02 de setembro de 2002.



À

ANP – Agência Nacional do Petróleo

Ref. Consultas Públicas:

- Minuta de Portaria que regulamenta os critérios tarifários para o transporte dutoviário de gás natural
- Minuta de Portaria que regulamenta o livre acesso às instalações de transporte de gás natural

Em relação às Consultas Públicas em referência, a ABRACE – Associação Brasileira de Grandes Consumidores Industriais de Energia, objetivando contribuir com o aperfeiçoamento dos regulamentos que tratam dessa matéria, a serem emitidos por essa Agência, à luz de diretrizes e premissas que devem levar em conta a manutenção da competitividade da indústria nacional, vem registrar seu posicionamento:

- Critérios tarifários para o transporte dutoviário de gás natural: concordância com os pontos discutidos pelo grupo de trabalho do IBP e acréscimo da seguinte observação em relação ao Art. 5º da referida minuta:
É necessário que sejam estabelecidos os parâmetros de custos associados à prestação de serviços a serem utilizados na composição da tarifa, os mecanismos de verificação destes custos e a periodicidade adequada de aferição destes custos.
- Livre acesso às instalações de transporte dutoviário de gás natural: concordância com os pontos discutidos pelo grupo de trabalho do IBP que seguem anexos.

Atenciosamente,

p/ Paulo Ludmer
Adjama Azevedo

Presidente



"apine" <apine@solar.com.br> em 29/08/2002 17:09:26



Para: <scg@anp.gov.br>
Cc:

Assunto: Contribuições da Apine

Encaminhamos contribuições da Apine relativas às consultas públicas de Minutas de Portarias.

Diretoria Executiva.

 - 042-02.doc

 - anexo.doc



Associação Brasileira dos Produtores
Independentes de Energia Elétrica

APINE



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.

APINE – Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Energia Elétrica
SCN Qd. 02, Ed. CEE, Torre A, salas 626/628, Brasília – DF, 70710-500
Telefones: 0**61- 315-9182/84 – 328-5707 – Fax: 0**61- 327-2069
apine@apine.com.br - www.apine.com.br

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 A 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.



"Lima, Valéria" <valeria.lima@bg-group.com> em 30/08/2002 14:28:40



Para: "scg@anp.gov.br" <scg@anp.gov.br>
Cc:

Assunto: Comentários às Portarias em Consulta Pública

Prezado Cesário,
estamos anexando arquivo contendo a carta da BG com nossos comentários sobre as Portarias atualmente em consulta pública, referentes aos Despachos no. 465, 466, 506 e 507.
Obrigada pela oportunidade oferecida.

Valéria Lima

<<Carta ANP 300802 CP tarifas e livre acesso.doc>>

BG Energy Holdings Limited (a member of BG Group)
Registered in England No: 3763515
Registered Address:
100 Thames Valley Park Drive
Reading
Berkshire RG6 1PT UK
Telephone: +44 (0) 118 935 3222
Website: <http://www.BG-Group.com>

This e-mail is intended only for the addressee named above. As this e-mail may contain confidential or privileged information, please advise us immediately if you are not the named addressee or the person responsible for delivering the message to the named addressee. The contents should not be disclosed to any other person nor copies taken.

 - Carta ANP_300802_CP_tarifas e livre acesso.doc



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.

1) 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.

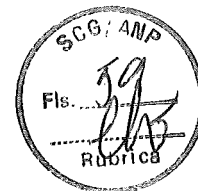
Comentário: Para não dar a falsa impressão de que esta Portaria apenas trata destas tarifas, deve ficar claro que estas duas definições são apenas definições adicionais às definições constantes da Portaria de livre acesso.

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, 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.

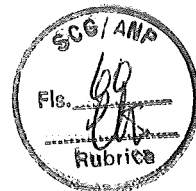
Art. 10. O transportador repassará a todos os carregadores firmes:

I. ~~50~~80% (cinquenta ~~oitenta~~ 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.

Commentário – 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.

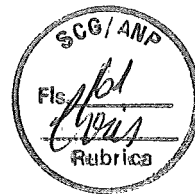
Art. 12. As tarifas aplicáveis a qualquer tipo de serviço deverão ser comunicadas à ANP e divulgadas ao mercado, conforme norma aplicável.

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 nossa 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 .

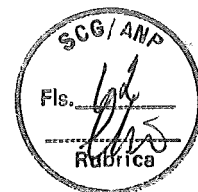
Portaria No. XX , de

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;

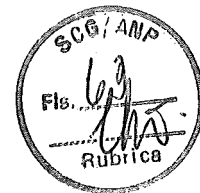
XII. Serviço de Transporte Firme (STF): serviço de transporte no qual o Transportador se obriga a programar e transportar o volume diário de gás natural solicitado, até a Capacidade Contratada de Transporte estabelecida em contrato;

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.

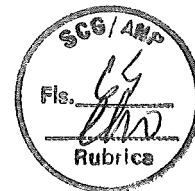
Comentário: Este artigo está em contradição com a Portaria de Informações que obriga o transportador a disponibilizar os contratos no Boletim Eletrônico em 120 dias após a publicação da Portaria. Para os contratos atuais isto pode ser feito imediatamente. Para novos contratos caso eles sejam acordados 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.



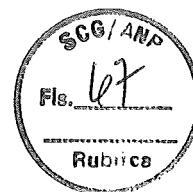
III) Minuta de Portaria que Regulamenta a Cessão de Capacidade de Transporte

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 Sírese 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

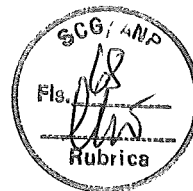
- a) Artigo 5º dispõe sobre as informações a serem enviadas à ANP para verificação da movimentação e qualidade de gás natural. No entanto, entendemos que a qualidade é um item de extrema importância para os carregadores, incidindo, inclusive, pesadas multas por falha de especificação. Desta maneira acreditamos 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



"CBIE" <cbie@cbie.com.br> em 30/08/2002 09:35:33



Para: <scg@anp.gov.br>
cc:

Assunto: Comentários sobre a regulamentação do Livre Acesso

Prezados Senhores,

Estamos enviando os comentários sobre as Portarias que regulamentarão o livre acesso à infra-estrutura de transporte.

CBIE



- AlertaCBIE_Portarias ANP Livre Acesso GN.pdf

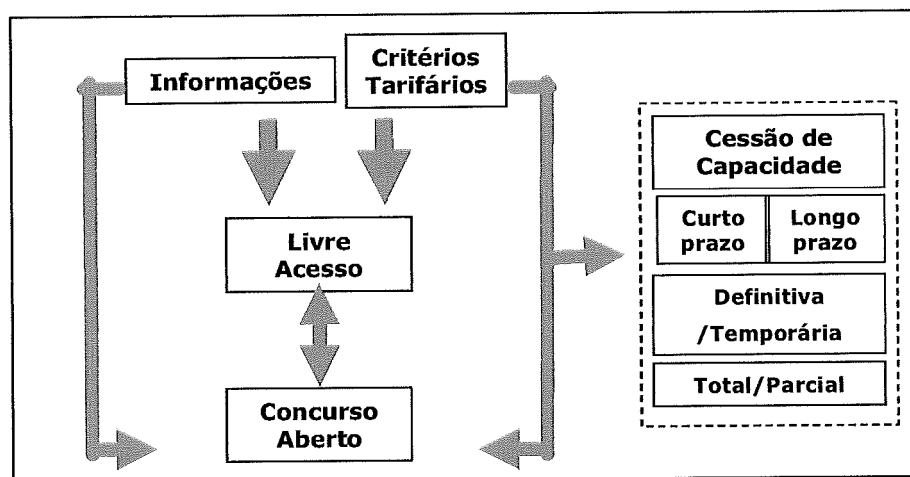
Livre acesso às instalações de transporte de gás natural: Novas portarias

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.

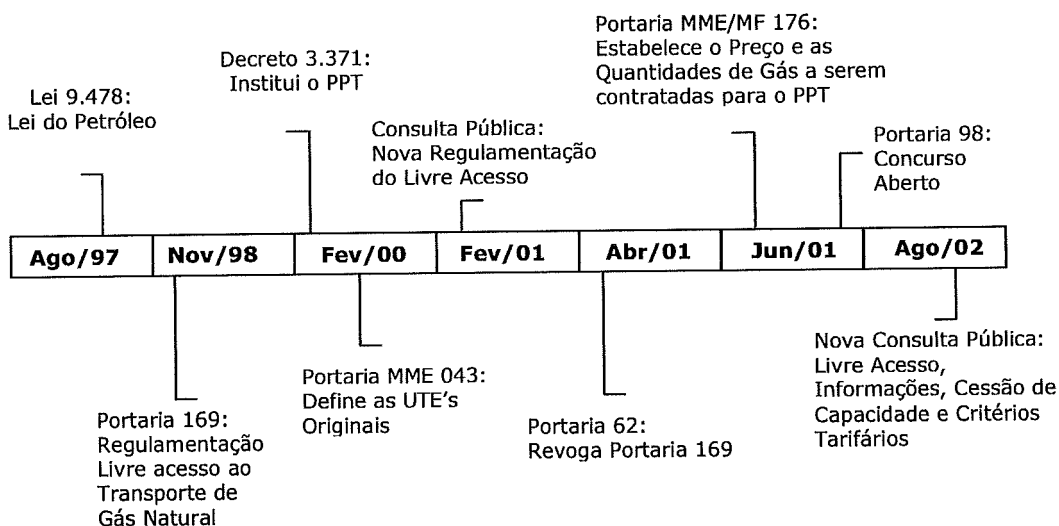
Figura 1- Instrumentos para o livre acesso



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.

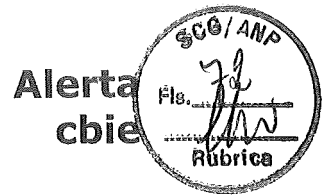
Compõem, ainda o conjunto de normas, as regras para a cessão de capacidade entre carregadores, instrumento facilitador do acesso tanto no curto como no longo prazo, e essencial para surgimento de um mercado atacado de gás natural no país.

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.



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 Termoeletricidade (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, as 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

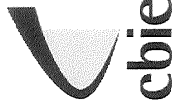
Dois pontos da minuta de Portaria de critérios tarifários merecem destaque. O primeiro, apresentado no art. 7º, indica que a tarifa interruptível será estruturada com base em único encargo volumétrico, cujo valor será estabelecido em função da probabilidade de interrupção e da qualidade relativa em relação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



cbie



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

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

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

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.

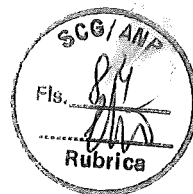
Medidas estruturais seriam representadas, fundamentalmente, pela separação vertical (desverticalização) das operações da empresa no setor. Aqui, entendida como a redução da participação controlante da Petrobras e de suas subsidiárias nas operações de transporte de gás natural em território nacional.

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.



"Ana Amelia Conti" <aconti@duke-energy.com> em 26/08/2002 16:30:33



Para: scg@anp.gov.br
cc:

Assunto: Consulta Pública Informações, Critérios Tarifários e Livre Acesso

Prezados Senhores,

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

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

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

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

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

Justificativa: Na produção de energia termelétrica a composição do gás interfere no desempenho das turbinas, afetando a eficiência da planta e custo da energia gerada, podendo ocorrer até a parada total da unidade geradora. Mais adequado seria se as informações fossem trocadas ininterruptamente, como já havíamos sugerido na Consulta Pública anterior. Não sendo possível sugerimos que o transportador disponibilize essas informações, no mínimo, em base horária.

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

Sobre essa Portaria sugerimos que estejam claras as seguintes questões:

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



2.2) Nas Resoluções de Conflitos entre TBG, Enron e BG, o conceito de distância foi aplicado na tarifação do transporte. O fator distância também será aplicado às Tarifas de Transporte Compartilhada e Incremental? Caso afirmativo, como ficam as tarifas dos contratos já assinados com as 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 novos 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



2.2) Nas Resoluções de Conflitos entre TEG, Enron e BG, o conceito de distância foi aplicado na tarifação do transporte. O fator distância também será aplicado às Tarifas de Transporte Compartilhada e Incremental? Caso afirmativo, como ficam as tarifas dos contratos já assinados com as 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 SMF 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



José Garcez <josegarcez@uol.com.br> em 03/09/2002 14:07:52



Para: <scg@anp.gov.br>
cc:

Assunto: Portaria criterios tarifarios

Nossas observações a portaria



- CRITERIOS TARIFÁRIOS MIN RES ANP.doc



CRITÉRIOS TARIFÁRIOS PARA O TRANSPORTE DUTOVIÁRIO

DE GÁS NATURAL – MINUTA DE PORTARIA DA ANP

(COMENTÁRIOS)

- 1) No art. 1º da Minuta, torna-se necessário inserir que os critérios serão aplicados somente no caso de não haver acordo entre o Transportador e o Carregador para o valor da tarifa de transporte.

Isso porque o inciso VI, art. 8º, da Lei n. 9.478, de 1997, atribui à ANP a competência para “estabelecer critérios para o cálculo de transporte dutoviário e arbitrar seus valores, **nos casos e na forma prevista nesta lei**”.

Ora, o art. 58, § 1º, estabelece, textualmente, que a ANP fixará o valor e a forma de pagamento da remuneração pelo transporte, “...**caso não haja acordo entre as partes**...”.

Portanto, não há suporte para impor critérios quando Transportador e Carregador acertarem entre si o valor da tarifa de transporte.

- 2) No art. 4º a minuta se refere a que “**as tarifas de transporte de gás natural não implicarão em tratamento discriminatório ou preferencial entre diferentes tipos de serviços e/ou carregadores**”.

Ora, tendo o Transportador liberdade de celebrar contratos com diversos carregadores mediante acordos bilaterais, é de se supor que os contratos possam conter valorações diferentes para a tarifa de transporte. Seria isso tratamento discriminatório, ainda que todos os contratos sejam celebrados de comum acordo?

O que deveria a ANP fazer constar na Resolução são os critérios que adotará para fixar a tarifa, no caso de não haver acordo entre o Transportador e o Carregador, independentemente de outros valores que o Transportador esteja praticando com base nos contratos bilaterais que vier a celebrar.



- 3) No inciso I, do art. 3º, a minuta se refere a **“tarifa calculada com base na capacidade e nos custos totais...”**.

Ora, considerando que a minuta diz no art. 2º que as definições contidas na minuta da Portaria que trata do livre acesso, se aplicam ao disposto nesta Portaria de critérios tarifários, é de se esperar que lá estejam a definição de **“capacidade”** e **“custos totais”**. Ocorre que, na Portaria de livre acesso existem 5 (cinco) definições qualificadas para “capacidade”, mas nenhuma delas definindo capacidade pura e simples, ficando o leitor a interpretar se a ANP estaria se referindo à Capacidade Disponível ou à Capacidade Máxima.

Da mesma forma, a expressão **“custos totais”** não é capaz, por si só, de esclarecer se engloba investimentos ou se se refere apenas a custos de operação e manutenção.

Além do mais as expressões “Tarifa Compartilhada” e “Tarifa Incremental”, a rigor não foram definidas. O que consta da minuta a título de definição, é sua forma de cálculo. Quando se fala em “Tarifa Compartilhada”, a primeira indagação é: compartilhada entre quem e quem ?

- 4) O art. 10, inciso I, refere-se apenas à dedução dos tributos a serem recolhidos, sem levar em conta que a venda de novos serviços de transporte implicará, no mínimo, em custo marginal relativo às despesas de operação, manutenção e administração, sem levar em conta novos investimentos.

No inciso II do mesmo artigo, indaga-se sobre que motivo o Transportador teria para praticar leilão, cujo objetivo é maximizar valor ofertado, se ele terá que repassar todo o valor que exceder à sua tarifa mínima para os Carregadores ?

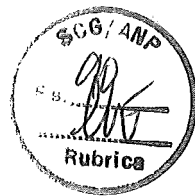
- 5) O art. 6º se refere a **“encargo de capacidade de entrada”** afirmando que ele se destina a cobrir custos fixos relacionados à **“capacidade de recepção”** que, por sua vez, não se encontra conceituada nem nesta minuta nem na referente ao livre acesso. Sugere-se que, assim como foi definida uma Capacidade Contratada de Entrega, vinculada ao Ponto de Entrega de gás pelo Transportador

ao Carregador, seja também definida uma Capacidade Contratada de Recepção, vinculada ao Ponto de Recepção.





"Claudio Muller" <mullercf@terra.com.br> em 03/09/2002 16:09:45



Para: <scg@anp.gov.br>
cc: "Juan Theodorou" <jtheodorou@pan-energy.com>

Assunto: Comentários Portarias de Livre Acesso e Critérios Tarifários - Consulta Pública

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** .

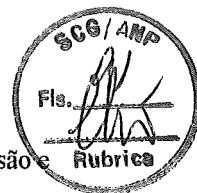
(ii) Artigo 7o.

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.

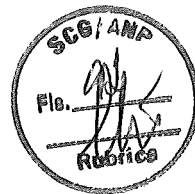
O valor de 50 % (cinquenta por cento) de repasse precisa ser melhor demonstrado e justificado , tendo em vista esta receita adicional poder representar um valor bastante significativo num futuro próximo . Este repasse também deve ser feito para os carregadores que não estiverem utilizando a sua capacidade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

Atenciosamente ,

Claudio de Faria Muller
Pan American Energy do Brasil Ltda



PETRÓLEO BRASILEIRO S.A.
PETROBRAS



GÁS-NATURAL/AR – 049/02

Rio de Janeiro, 3 de setembro de 2002.

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

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

Prezado Senhor,

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

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

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

Atenciosamente,

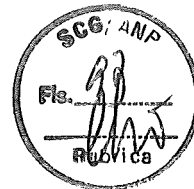
Original assinado por

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

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

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

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



AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO - ANP

PORTARIA Nº xx, DE

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

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

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

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

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

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

Comentários aos Incisos do Art. 3º:

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

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

Justificativas:

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

95

Redação Proposta para os Incisos do Art. 3º:

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

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

Comentários ao Art. 4º:

Excluir integralmente o Art. 4º:

Justificativas:

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

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

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

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

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

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

Comentários ao Inciso II do Art. 6º:

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

Justificativas:

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

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

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

- III. encargo de capacidade de saída: destinado a cobrir os custos fixos relacionados à capacidade de entrega;
- IV. encargo de movimentação: destinado a cobrir os custos variáveis com a movimentação de gás.

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

Comentários ao Inciso Art. 7º:

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

Justificativas:

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

Redação Proposta para o Art. 7º :

Art.7º A tarifa do serviço de transporte interruptível será estruturada com base em um único encargo volumétrico, cujo valor será estabelecido em função da



probabilidade de interrupção e da qualidade relativa deste serviço em relação ao serviço de transporte firme, tendo seu valor mínimo limitado à tarifa de serviço de transporte firme correspondente.

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

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

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

Comentários ao Art. 9º e seu Parágrafo Único:

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

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

Justificativas:

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

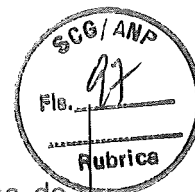
Redação Proposta para o Art. 9º e seu Parágrafo único:

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

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

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

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



Comentários aos Incisos do Art. 10:

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

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

Justificativas:

1. Minimizar os riscos assumidos pelo Carregador quando da contratação de capacidade firme, de modo a não desincentivar os investimentos em expansão da infra-estrutura de transporte.

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

Redação Proposta para os Incisos do Art. 10 :

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

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

Comentários ao Art. 11:

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

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



Justificativas:

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

Redação Proposta para os Incisos do Art. 10 :

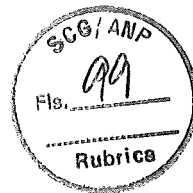
"Art. 11 A redução percentual obtida sobre a Tarifa Básica, considerado o repasse a que se refere o artigo 10 e o ajuste de tarifa a que se refere o artigo 9º, será aplicada a cada carregador diretamente ao valor de suas tarifas e, no caso do repasse de receitas firmes, implicarão na redefinição das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

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

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



PCAMAROT@repsolypf.COM em 09/09/2002 14:58:15



Para: scg@anp.gov.br, etinoco@anp.gov.br
cc: MTAVARES@repsolypf.COM, LSANTOS@repsolypf.COM

Assunto: Comentários Portarias ANP

Prezados Senhores,

Enviamos anexo nossos comentários sobre as minutas de Portaria do gás natural divulgadas pela ANP para consulta pública. É do nosso conhecimento que o prazo para aceitação de sugestões encerrou-se no último dia 03 de Setembro porém solicitamos que sejam analisados os nossos comentários tendo em vista a potencial contribuição que acreditamos estar contida nos mesmos, para a melhoria e aperfeiçoamento do Marco Regulatório da Indústria de Gás no Brasil.

Desde já, nos colocamos a disposição desta Agência para estender quaisquer dos pontos assinalados ou dirimir quaisquer dúvidas oriundas de nossos comentários.

Atenciosamente,

Pedro Augusto Camarota
Gás e Eletricidade
Repsol YPF Brasil SA

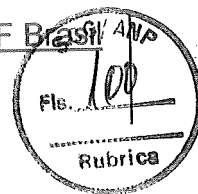
> <<Comentarios Port Calc Tar - RYPF.doc>> <<Comentários Port Livre Acesso
> - RYPF.doc>>



- Comentarios Port Calc Tar - RYPF.doc



- Comentários Port Livre Acesso - RYPF.doc



AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO
PORTARIA Nº xx, DE

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

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

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

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

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

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

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

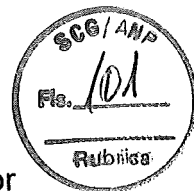
Art. 4º As tarifas de transporte de gás natural não implicarão em tratamento discriminatório ou preferencial entre diferentes carregadores para os mesmos tipos de serviços e/ou carregadores.

Com 1: adequação de linguagem (igual a proposta IBP)

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

I. os custos eficientes de prestação eficiente do serviço, tais como, custos de investimento, os custos de operação e manutenção, taxa de retorno do transportador, que deverá refletir os riscos associados à prestação do serviço de transporte de gás, e;

Com.2: Consideramos válida a explicitação dos critérios que deverão ser utilizados para a determinação das tarifas de transporte aplicáveis a cada caso, principalmente no que se refere ao retorno do transportador ser adequado às características e riscos próprios da atividade de transporte.



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

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

Com 3: adequação de linguagem (igual a proposta IBP)

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;

2

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

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

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

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

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

Com 4: adequação de linguagem (igual a proposta IBP)

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

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

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

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

Com 5: O percentual de repasse deveria ser maior, sugerimos um patamar mínimo de 80%, pois os carregadores firmes já pagaram pela utilização desta capacidade e portanto o transportador não deveria absorver ganhos adicionais além das necessidades para cobrir as despesas geradas para a prestação do STI.

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.

Com 6: Não está claro de que forma estes ganhos (incisos I e II) serão repassados aos carregadores firmes, se será via desconto na tarifa ou de outra forma. Nossa opinião é de que esses ganhos deveriam ser explicitamente repassados para a tarifa dos carregadores firmes de forma a que possam ser transferidos diretamente ao mercado consumidor. Desta maneira se reduziria o custo de transporte geral e conseqüentemente, aumentaria a competitividade do gás frente aos combustíveis alternativos. A metodologia de cálculo do desconto poderá ser estabelecida posteriormente pela ANP.

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

Com 7: Da forma como está redigida o art. 11, não fica claro como serão aplicados os descontos tarifários referidos no art. 10, se o critério a ser adotado refletirá a capacidade de cada carregador no trecho utilizado para a prestação do STI ou simplesmente a capacidade do carregador até o ponto de entrega final. Nosso entendimento é que todos os carregadores que possuam capacidade ociosa no trecho utilizado para a prestação do STI deverão se beneficiar dos descontos proporcionalmente ao percentual de sua capacidade ociosa diante do capacidade ociosa total no trecho em questão.

Sendo assim a alteração proposta pelo IBP atenderia a essa solicitação.

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

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



Com 5: O percentual de repasse deveria ser maior, sugerimos um patamar mínimo de 80%, pois os carregadores firmes já pagaram pela utilização desta capacidade e portanto o transportador não deveria absorver ganhos adicionais além das necessidades para cobrir as despesas geradas para a prestação do STI.

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.

Com 6: Não está claro de que forma estes ganhos (incisos I e II) serão repassados aos carregadores firmes, se será via desconto na tarifa ou de outra forma. Nossa opinião é de que esses ganhos deveriam ser explicitamente repassados para a tarifa dos carregadores firmes de forma a que possam ser transferidos diretamente ao mercado consumidor. Desta maneira se reduziria o custo de transporte geral e consequentemente, aumentaria a competitividade do gás frente aos combustíveis alternativos. A metodologia de cálculo do desconto poderá ser estabelecida posteriormente pela ANP.

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

Com 7: Da forma como está redigida o art. 11, não fica claro como serão aplicados os descontos tarifários referidos no art. 10, se o critério a ser adotado refletirá a capacidade de cada carregador no trecho utilizado para a prestação do STI ou simplesmente a capacidade do carregador até o ponto de entrega final. Nosso entendimento é que todos os carregadores que possuam capacidade ociosa no trecho utilizado para a prestação do STI deverão se beneficiar dos descontos proporcionalmente ao percentual de sua capacidade ociosa diante do capacidade total no trecho em questão.

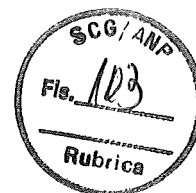
Sendo assim a alteração proposta pelo IBP atenderia a essa solicitação.

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

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



"Ricardo Santa Catarina" <rsc@scgas.com.br> em 03/09/2002 19:19:47



Para: <scg@anp.gov.br>
cc:

Assunto: Sugestões SCGÁS: Minuta de Portaria Regulamentando os Critérios Tarifários

Prezado Sr(a).

Segue anexa nossa sugestão com relação a Minuta de Portaria Regulamentando os **Critérios Tarifários para o Livre Acesso**.

<<GEPNN-012-02.doc>>

Atenciosamente,

Ricardo Santa Catarina

Coordenador de Planejamento

Gerência de Planejamento e Novos Negócios - SCGÁS

Companhia de Gás de Santa Catarina - SCGÁS

Centro Empresarial Hoepcke

Rua Antônio Luz, nº 255 - 1º ao 4º andares - Centro

CEP 88010-410

Florianópolis/SC - Santa Catarina - Brasil

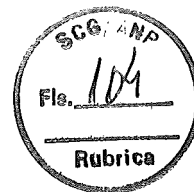
88010-450 - www.scgas.com.br

Fone: 55 (48) 229-1240 / 9989-4349



- GEPNN-012-02.doc

SCGÁS - GEPNN-012-02



Florianópolis, 3 de setembro de 2002

A

SCG - ANP

Ref.: Sugestões da SCGÁS sobre a Minuta de Portaria Regulamentando os Critérios Tarifários

Considerando que a referida Minuta dispõe sobre a aplicação de uma tarifa por distância, e sendo a SCGÁS uma das distribuidoras de gás do sul do país, atualmente supridas com gás importado da Bolívia, temos a seguinte preocupação:

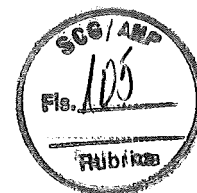
Como as tarifas serão por distância, o custo do transporte do gás para entrega em Santa Catarina certamente será maior do que o de outros estados, considerando tanto gás boliviano, quanto nacional (eventual Bacia de Santos), tornando ainda mais crítica a situação de falta de competitividade do gás natural na região sul (vide Anexo).

Desta forma, sugerimos a avaliação de um mecanismo que amortize o impacto da distância, ou seja, um meio termo entre tarifa postal e por distância, de forma a manter o sinal de preço por distância (eficiência alocativa), porém, não gerando uma desigualdade de preços muito grande entre as regiões.

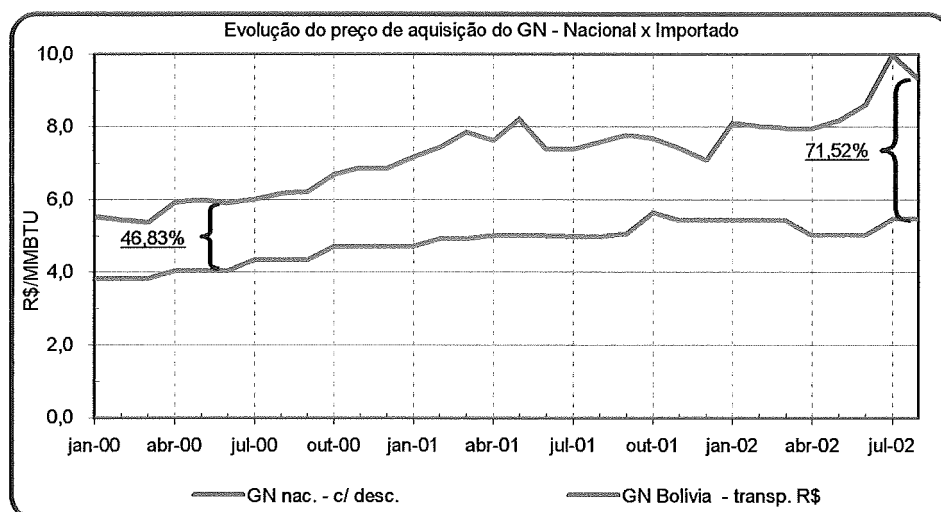
Atenciosamente,

Gerência de Planejamento e Novos Negócios - GEPNN

ANEXO:



Histórico comparativo GN boliviano x nacional:



Valores com PIS e COFINS e sem ICMS.

GN boliviano - preço para venda à distribuidora, base para a SCGÁS.

GN nac. - preço praticado para a venda à distribuidora, base para o RJ, fonte Petrobras

Comparativo GN boliviano x nacional no mês de agosto:

Comparativo de preços de aquisição do gás nas distribuidoras

Estado	Distribuidora	R\$/m³	% sobre RJ
CE	CEGÁS	0,2150	105,76%
RN	POTIGÁS	0,2066	101,61%
PB	PBGÁS	0,2188	107,65%
PE	COPERGÁS	0,2279	112,14%
AL	ALGÁS	0,1857	91,33%
SE	EMSERGÁS	0,2012	98,99%
BA	BAHIAGÁS	0,2022	99,45%
ES	BR-ES	0,2020	99,39%
RJ	CEG-RIO	0,2033	100,00%
RJ	CEG	0,2033	100,00%
SP	COMGÁS *	0,2194	107,93%
MG	GASMIG *	0,2255	110,92%
Média		0,2092	102,93%
PR	COPAGÁS	0,3487	171,52%
SC	SCGÁS	0,3487	171,52%
RS	SULGÁS	0,3487	171,52%

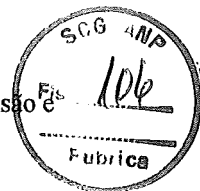
Base: mês 8 de 2002

GN nacional - fonte: Petrobás - varia com distância de transporte

GN boliviano - fonte: SCGÁS

* também consome gás importado

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.

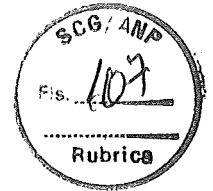
O valor de 50 % (cinquenta por cento) de repasse precisa ser melhor demonstrado e justificado , tendo em vista esta receita adicional poder representar um valor bastante significativo num futuro próximo . Este repasse também deve ser feito para os carregadores que não estiverem utilizando a sua capacidade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

Atenciosamente ,

Claudio de Faria Muller
Pan American Energy do Brasil Ltda



Marcelo.Menicucci@shell.com.br em 01/09/2002 18:04:22



Para: scg@anp.gov.br
cc:

Assunto: Comentários Portaria sobre Cessão de Capacidade

Prezados Senhores,

apresentamos no arquivo em anexo, nossos comentários à Minuta da Portaria que regulamenta a cessão de capacidade de Transporte de Gás Natural:

<<Carta Consulta publica cessao capacidade 020830>>

Atenciosamente,

Marcelo Menicucci Esteves

Regulatory Affairs & Government Relations
Assuntos Regulatórios e Relação com Governos

Shell Southern Cone Gas and Power
Av. das Américas 4200 - bloco 6 - Barra da Tijuca
CEP: 22640-102
Tel: 55 21 3984 7706
Fax: 55 21 3984 7637

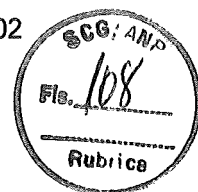
in Argentina +54 11 4130 2650
e-mail: Marcelo.Menicucci@shell.com.br

Não leio regularmente os e-mails em que sou copiado. Se você espera alguma ação minha sobre seu e-mail, envie-o diretamente a mim.

Please note I do not read e-mails copied to me on a regular basis. If you expect an action from my side send it directly to me.



- Carta Consulta publica cessao capacidade 020830.doc



Ilmo Sr.

José Cesário Cecchi

Superintendente de Movimentação e Transporte de Gás Natural

ANP – Agência Nacional do Petróleo

Ref.: Comentários à Minuta de Portaria de Cessão de Capacidade

Prezados Senhores,

Acreditamos que as alterações implementadas ao texto da proposta de Portaria, em relação àquele anteriormente apresentado, representam importantes avanços.

Em que pese o entendimento de que a adoção de um processo público para a cessão de capacidade tem por objetivo assegurar igualdade de acesso aos agentes à capacidade de transporte eventualmente disponível, reiteramos nossa preocupação, já expressa em comentários constantes de correspondência datada de 14/06/2002, quanto à eficácia e efetividade desta oferta pública face a algumas impecilhos que vemos à sua aplicação.

Ao se fazer o carregador original co-responsável pelas obrigações junto ao transportador – o que nos parece extremamente razoável – é mais que justo dar-se a este carregador o direito de escolher a quem estaria disposto a ceder seu crédito, o que por si só já faz com que o processo de oferta “ampla e isonômica” da capacidade a ser transferida não possa ser exigida. Este caso diferencia-se dos casos de acesso a capacidade contratada ociosa por tratar-se, agora, de transferência de capacidade firme na qual o carregador original cede, por um período de tempo determinado, sua capacidade a um terceiro, enquanto no caso do acesso à capacidade contratada ociosa o carregador original manterá sempre a preferência sobre o uso desta capacidade, tendo, portanto, uma exposição limitada ao risco de crédito do carregador cessionário. De fato exemplos desta conexão Oferta Pública – liberação de responsabilidade do carregador original pode ser encontrada em TCGs de empresas americanas de transporte que condicionam a dispensa da oferta pública de capacidade à garantia subsidiária do carregador original.¹

Questionamos também a eficácia da exigência de uma oferta pública em evitar que arranjos bilaterais sejam celebrados. De fato, se dois carregadores A e B detêm capacidade em um gasoduto e A não fará uso da capacidade por um determinado período, nada impede que A faça a nomeação desta capacidade que é então efetivamente utilizada por B. O carregador B faz então um pagamento reembolsando o carregador A pelo uso que fez de sua capacidade.

Outro ponto específico para o caso de sistemas transnacionais, como acontece no caso Bolívia – Brasil ou Argentina - Brasil, é o fato de que a contratação de capacidade terá que acontecer, simultaneamente, em dois países distintos e sujeitos a regulações diferentes. Imagine-se ineficiência que seria introduzida no sistema se um determinado carregador obtenha sucesso em um eventual leilão no Brasil e não tenha o mesmo sucesso em uma negociação na Bolívia. A simples possibilidade de esta assimetria ocorrer já abre a possibilidade de manipulação do mercado, anulando todos os efeitos. Como os carregadores

¹ Vide exemplo em: http://www.vector-pipeline.com/customer_services/tariff/terms.html#rft em “29. RELEASE AND ASSIGNMENT OF FIRM TRANSPORTATION SERVICES” em (3) (a) (i) (3)

originais terão, na maioria absoluta das vezes, capacidades iguais ociosas nos dois lados da fronteira, uma negociação entre partes interessadas seria a forma mais eficiente de se otimizar o uso da infra-estrutura.



A oferta pública de capacidade é normalmente uma opção oferecida aos carregadores como um serviço prestado pelo transportador e não uma imposição. Mesmo nos casos em o transportador promove a oferta pública por conta do carregador cedente, este último sempre terá a última palavra na aceitação do carregador cessionário.

Exemplos deste processo podem ser encontrados nos códigos que regem a negociação de secundária de capacidade em diversos países. No Reino Unido, o Network Code² editado pela Transco estabelece o mecanismo de revenda de capacidade no mercado secundário como uma eficiente ferramenta que beneficia os diversos agentes: o carregador cedente que pode recuperar seus custos, carregadores que não disponham de capacidade suficiente podem transportar seu gás, otimiza-se a eficiência da operação comercial ao assegurar que saldos positivos e negativos de capacidade disponível sejam balanceados assegurando a utilização máxima dos gasodutos. Este mesmo Network Code estabelece a negociação e contratação entre as partes como a forma para alocação de capacidades disponíveis, sem distinção entre o curto e longo prazos. Só então a transação (capacidade negociada, percurso e prazo) é registrada junto à Transco em nome do novo carregador.

A Transco oferece ao carregador a opção de prestar-lhe o serviço de revenda desta capacidade sob as regras que ele, carregador original, estabelece.

Outra alternativa que acreditamos contribuiria em muito para aumentar as oportunidades de alocação de riscos pelo carregador original e contribuirá, certamente, para incentivar a celebração de contratos de transporte de curto prazo são os chamados Contratos Pré-negociados, em que o carregador detentor da capacidade tem um contrato stand-by com um outro que lhe toma a capacidade sempre que disponível. Exemplos deste mecanismo podem ser encontrados em diversas Condições Gerais de Transporte, principalmente de empresas americanas³

Em resumo, sugerimos que o texto da portaria contemple a possibilidade de negociação entre agentes, sem entretanto impor, pelas razões expostas, a necessidade de realização de processos públicos que, em nosso entendimento, impõem restrições à fluidez do sistema sem assegurar os benefícios pretendidos.

Na expectativa de virmos acolhidas mais estas sugestões no texto final da Portaria, ficamos à disposição dos senhores para quaisquer informações ou esclarecimentos que julguem necessários.

Atenciosamente,

Shell Southern Cone Gas & Power

Marcelo Menicucci Esteves

² Documento pode ser obtido no site www.transco.uk.com sob "Our Publication"

³ Vide exemplos em: http://www.vector-pipeline.com/customer_services/tariff/terms.html#rft em "29. RELEASE AND ASSIGNMENT OF FIRM TRANSPORTATION SERVICES" em 1.(k). e em http://www.tw.enron.com/infopostings/tw/tariff/current/etfr_09520000223.html 30.2 e)



"Luiz Caetano" <lcesio@uol.com.br> em 03/09/2002 12:57:03



Para: <scg@anp.gov.br>
cc:

Assunto: Consulta Publica - Despacho # 506/2002

AGENCIA NACIONAL DE PETROLEO - ANP.

At: Superintendencia de Comercialização e Movimentação de Gas Natural.

Ref: Consulta Publica.

Despachos n.º 506/02 e 507/02

Estamos encaminhando arquivo anexo com comentarios à Consulta Publica em referencia.

Atenciosamente,

SINDISAL

Luiz C. Caetano Alves

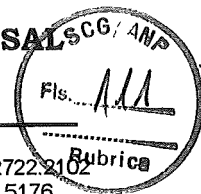
Presidente



- ANP.Transp_Dutoviario-ConsultaPublica.doc

SINDICATO DA INDUSTRIA DE REFINAÇÃO DO SAL
NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO.

Filiado à Federação das Industrias do Estado do Rio de Janeiro – FIRJAN.



SEDE: R. Visconde do Uruguai, 535 / 11º andar – Niterói, RJ. – CEP. 24030-077 – Telefax: 2722.2101 / 2722.2102
Sub – SEDES: Caixa Postal 111.413 – Cabo Frio, RJ. – CEP 28901-970 - Tel.: 2645.4646 – Fax.: 2645.5176
Av. Mal. Câmara, 160 sl/ 513 – Castelo, Rio de Janeiro-RJ – CEP 20020-080 - Telefax: 2215.7222

Rio de Janeiro, 03 de Setembro de 2002.

Agencia Nacional de Petróleo - ANP.

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

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

Prezado Senhor,

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

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

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

Atenciosamente,

Eng.º Luiz César Caetano Alves.
Presidente.



charles.fernandes@tbg.com.br em 03/09/2002 15:30:34



Para: scg@anp.gov.br
cc: cajueiro@tbg.com.br, jose.aurelio@tbg.com.br

Assunto: Comentário à Portaria de Critérios Tarifários e Livre Acesso em consulta Pública

Prezados,

Reafirmando nosso compromisso com estabelecimento do aparato regulatório da indústria de gás natural no país, encaminhamos anexo nossos comentários às referidas portarias.

Atenciosamente,

Charles L. Cury Fernandes
Gerência Comercial - TBG
21 2555-5854
21 9924-3238

(See attached file: Comentários Portaria de Livre Acesso - TBG.doc)

(See attached file: Comentário Portaria Critérios Tarifários - TBG.doc)



- Comentários Portaria de Livre Acesso - TBG.doc



- Comentário Portaria Critérios Tarifários - TBG.doc



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

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

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

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

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

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

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

Obs.: Serviços distintos implicam tratamento distinto (discriminatório).

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

- I. os custos da prestação eficientes de prestação do serviço, e;
- II. para o serviço de transporte firme, os determinantes de custos; e
- III. para outros serviços de transporte, observando a responsabilidade de cada carregador, as características do serviço oferecido e/ou serviço na ocorrência desses custos e as qualidades relativas do serviço em relação ao serviço de transporte firme entre os tipos de serviço oferecidos.

Obs.: Entendemos que a questão da eficiência permeia todo e qualquer serviço a ser prestado, entretanto, determinantes de custos estão intimamente associados ao serviço de transporte firme.

A definição de tarifas para outros serviços de transporte deve, necessariamente, considerar as características do serviço que se oferece, as responsabilidades de cada carregador e a qualidade em relação ao serviço de transporte firme. Acreditamos que, dessa forma é possível assegurar a abrangência e efetividade deste artigo.

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

I. encargo de capacidade de entrada: destinado a cobrir as despesas gerais e administrativas (G&A) e de operação e manutenção (O&M) os custos fixos relacionados à capacidade de transporte 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 investimentos custos fixos relacionados à capacidade de transporte que dependem da distância;

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

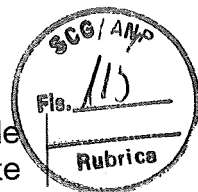
IV. encargo de movimentação: destinado a cobrir os custos variáveis com a movimentação de gás.

Obs.: Entendemos que as definições propostas não expressam o real significado, do ponto de vista conceitual e técnico, de cada encargo. Neste sentido, em se tratando de uma Portaria de suma relevância para desenvolvimento do mercado, sugerimos a adequação do texto conforme apresentado.

Vale acrescentar que, do ponto de vista técnico a redação proposta pela ANP para Encargo de Capacidade carece de ajuste para refletir não somente a distância - aqui entendida como comprimento - mas também a potência instalada e o diâmetro do gasoduto.

Dessa forma, em linhas gerais podemos dizer que os custos fixos associados à capacidade de transporte dependem da configuração do projeto onde se considera a distância e o volume, sendo este último disponibilizado pelo melhor "mix" potência/diâmetro.

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 outros serviços diversos dos serviços de transporte firme e interruptivo terão por referência a tarifa do serviço de transporte firme, observado o disposto no art. 5º desta Portaria.

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

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

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

I. a todos os carregadores firmes, de forma proporcional às capacidades ociosas alocadas, 50% (cinquenta por cento) do resultado da venda de serviços de transporte não prevista por ocasião do cálculo tarifário original, descontados os tributos a serem recolhidos;

II. a todos os carregadores firmes, de forma proporcional a suas tarifas, 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. Neste caso os repasses implicarão a redefinição das tarifas dos contratos, formalizada através de aditivo contratual.

Obs.: Adequação para refletir critérios justos de repasse de receitas e tarifas.

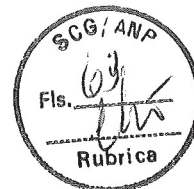
~~Art. 11. O repasse a que se refere o artigo 10 e o ajuste de tarifa a que se refere o artigo 9º aplicáveis a cada carregador serão calculados de forma proporcional ao valor de suas tarifas e, no caso de repasse de receitas firmes, implicarão na redefinição das tarifas dos contratos, formalizada através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

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

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



Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás



IBP CT 104-2002

Rio de Janeiro, 30 de Agosto de 2002

Ilmo. Dr.

José Cesário Cecchi

Superintendente de Comercialização e Movimentação de Gás Natural

Agência Nacional de Petróleo

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

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

Prezado Senhor:

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

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

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

Atenciosamente,

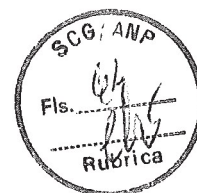

Álvaro Teixeira
Secretário Geral

Anexos:

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



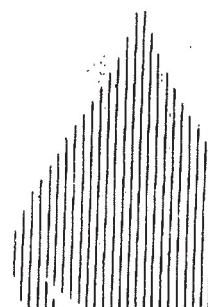
Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás

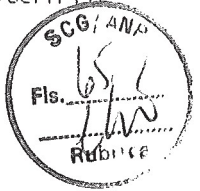


ANEXO 2

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

A



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

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

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

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

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

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

1. *Handwritten signature/initials*

1. *Handwritten signature/initials*

1. *Handwritten signature/initials*

1. *Handwritten signature/initials*



- VIII. Instalações de Transporte: conjunto de instalações necessárias à prestação do serviço de transporte dutoviário de gás natural, incluindo dutos, estações de compressão, de medição, de redução de pressão, de armazenagem, recepção e de entrega;
- IX. Interessado: pessoa jurídica que solicita formalmente o serviço de transporte de gás natural;
- X. Ponto de Entrega: ponto no qual o gás natural é entregue pelo Transportador ao Carregador ou a quem este autorize;
- XI. Ponto de Recepção: ponto no qual o gás natural é recebido pelo Transportador do Carregador ou de quem este autorize;
- XII. Serviço de Transporte Firme (STF): serviço de transporte no qual o Transportador se obriga a programar e transportar o volume diário de gás natural solicitado, até a Capacidade Contratada de Transporte estabelecida em contrato;
- XIII. Serviço de Transporte Interruptível (STI): serviço de transporte no qual o Transportador se obriga a programar e transportar o volume diário de gás natural solicitado, caso disponha de Capacidade Ociosa de Transporte;
- XIV. Transportador: pessoa jurídica ou consórcio autorizada pela ANP a operar as Instalações de Transporte;
- XV. Zona de Entrega: área geográfica limitada, contendo um ou mais Pontos de Entrega;
- XVI. Zona de Recepção: área geográfica limitada, contendo um ou mais Pontos de Recepção.

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

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

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

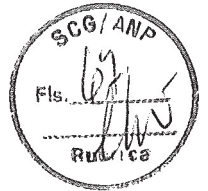
Art. 5º O Transportador atenderá Interessados na contratação de STF em sua Capacidade Disponível, de STI em sua Capacidade Ociosa, assim como de outros serviços de transporte que venham a ser solicitados.

At

16/17

16/17

da
16/17



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

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

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

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

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

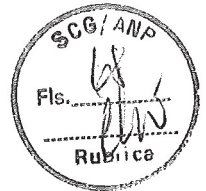
§ 2º Parágrafo único. Os Transportadores enviarão à ANP os modelos de contrato previstos no caput desse artigo no prazo de 60 (sessenta) dias antes da sua aplicação.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Art. 1044. O proprietário de instalações de transferência que sejam reclassificadas como de transporte transferirá a titularidade destas instalações a a pessoa jurídica cujo objeto social contemple, exclusivamente, a atividade de construção e operação de instalações de transporte empresa(s) independente(s), destinada(s) exclusivamente à atividade de transporte de gás natural.

Comentário: Mantendo coerência com a portaria ANP 170.

*Mas o que é a taxa de retorno?
É a taxa de retorno?
É razoável?
Simplemente
adotar metodologia
relativa aos itens
IV e V
do artigo.*

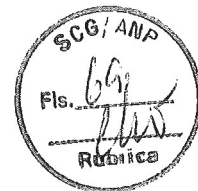
OK

OK

OK

OK

OK



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

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

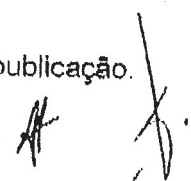
§ 3º Os contratos de transporte serão celebrados no prazo máximo de 60 (sessenta) dias contados a partir da data de reclassificação.

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

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

Art. 11º12. Os proprietários de Instalações de Transporte que as estejam utilizando, na data de publicação desta Portaria, para movimentação de seus próprios produtos seguirão os procedimentos estabelecidos no artigo 10º44, cujos prazos terão início na data de publicação desta Portaria.

Art. 12º43. O não atendimento ao disposto na presente Portaria implicará nas sanções administrativas previstas na legislação aplicável.

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



Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás
ANEXO 3

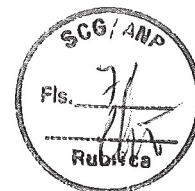


**GRUPO DE TRABALHO SOBRE
LIVRE ACESSO A GASODUTOS E CRITÉRIOS TARIFÁRIOS.**

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



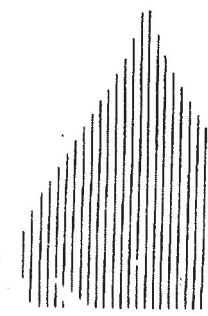
Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás



ANEXO 1

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

A



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

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

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

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

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

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

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

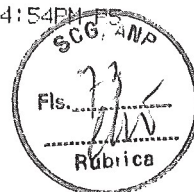
II. Tarifa Incremental: tarifa calculada com base na capacidade e nos custos adicionais, associados apenas à expansão da instalação de transporte.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

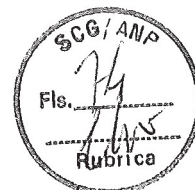
Art. 7º A tarifa do serviço de transporte interruptível será estruturada com base em um único encargo volumétrico, cujo valor será estabelecido em função da probabilidade de interrupção e da qualidade relativa deste serviço em relação ao serviço de transporte firme.

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

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

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

Handwritten signature and initials.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

f