

## AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO – ANP

PORTARIA Nº \_\_\_\_\_, DE \_\_\_\_\_ DE \_\_\_\_\_ DE 2003

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

O DIRETOR-GERAL DA AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO – ANP, no uso das atribuições legais, considerando o disposto no artigo 58 e seu § único da Lei n.º 9.478, de agosto de 1997, com base na Resolução de Diretoria n.º \_\_\_\_\_, de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2003, torna público o seguinte ato:

Art. 1º Constitui objeto da presente Portaria a regulamentação do uso das Instalações de Transporte Dutoviário de Gás Natural, mediante remuneração adequada ao Transportador, respeitadas os termos dos contratos em vigor.

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

I. Capacidade Contratada de Entrega: capacidade de retirada de gás natural por dia 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 Firme: capacidade de transporte a qual o Transportador se obriga a disponibilizar para o Serviço de Transporte Firme, conforme o respectivo contrato de transporte;

Capacidade Contratada de Transporte Interruptível

Capacidade Contratada de Transporte Total    Firme + Interruptível

**Comentários:** Será importante as definições acima propostas para dar um tratamento mais claro para a Capacidade de Transporte Interruptível

III. Capacidade Disponível de Transporte: diferença entre a Capacidade Máxima de Transporte e a Capacidades Contratadas de Transporte para o Serviço de Transporte Firme e para o Serviço de Transporte Interruptível;

IV. Capacidade Máxima de Transporte: máximo volume diário de gás natural que o Transportador pode movimentar, no trecho de sua Instalação de Transporte, considerando as pressões dos Pontos de Recepção e Entrega, dentro das faixas de variação estabelecidas em contrato e sempre de acordo com as simulações realizadas pelo transportador que deverão ser informadas a ANP;

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 + interruptível;

VI. Carregador: empresa ou consórcio de empresas contratante do serviço de transporte de gás natural junto ao Transportador;

VII. Concurso Público de Alocação de Capacidade (CPAC): procedimento público de oferta e alocação de capacidade de transporte para Serviço de Transporte Firme;

VIII. Instalação de Transporte: conjunto de instalações necessárias à prestação do serviço de transporte dutoviário de gás natural, incluindo dutos, estações de

compressão, de medição, de redução de pressão, de armazenagem e de entrega;

IX. Instalação de Transferência: conjunto de instalações necessárias à movimentação de gás natural em meio ou percurso de interesse específico e exclusivo do proprietário ou explorador das facilidades;

X. Interessado: empresa ou consórcio de empresas que solicita formalmente o serviço de transporte dutoviário de gás natural;

#### Interconexão

**Comentários:** De forma a não haver nenhuma dúvida seria interessante a definição de Interconexão

XI. Mercado Emergente: mercado localizado em uma área geográfica limitada, correspondente a uma região de concessão estadual de distribuição de gás canalizado, na qual o primeiro fornecimento comercial de seu primeiro contrato de longa duração tenha sido efetuado há menos de 8 (oito) anos; **Matéria de competência Estadual.**

XII. Nova Instalação de Transporte: Instalação de Transporte com Autorização de Operação (AO) expedida há menos de 4 (quatro) anos, ao longo de toda sua extensão, conforme projeto aprovado, que não interligue Pontos de Recepção e Entrega já conectados por dutos existentes;

XIII. Ponto de Entrega: ponto no qual o gás natural é recebido pelo entregador pelo Transportador ao Carregador ou a quem este autorize nas condições estabelecidas no Contrato com o Transportador.

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

XV. 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 pelo Carregador, até a Capacidade Contratada de Transporte estabelecida no contrato com o Carregador;

XVI. Serviço de Transporte Interruptível (STI): serviço de transporte o qual poderá ser interrompido pelo Transportador, dada a prioridade de programação do Serviço de Transporte Firme e as condições operacionais do gasoduto;

XVII. Transportador: empresa ou consórcio de empresas autorizadas pela ANP a operar as Instalações de Transporte;

XVIII. Zona de Entrega: área geográfica limitada, correspondente à região objeto de concessão estadual de distribuição de gás canalizado;

XIX. 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 ~~ao consumo próprio das Instalações de Transporte e~~ para formação e manutenção de seu estoque operacional.

**Comentários:** Sugerimos a retirada da parte em vermelho pois o Transportador não compra o gás natural para consumo próprio das instalações de Transporte pois a previsão de consumo de gás é feita pelo carrgador como parte do contrato de Transporte.

Art. 4º O Transportador permitirá o acesso não discriminatório de Interessados às suas Instalações de Transporte, assim como a conexão de suas instalações com outras Instalações de Transporte, ~~exceto nos casos em que a solicitação do serviço:~~

- ~~I. refira-se a Novas Instalações de Transporte; ou~~
- ~~II. destine-se ao transporte de gás natural para Mercados Emergentes.~~

**Comentários:** Não concordamos com as exceções consideradas acima tendo em vista que as mesma impõem a reserva de mercado que impede a competitividade e a livre concorrência transgredindo inclusive com a Lei do Petróleo.

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 em contratar Serviço de Transporte Interruptível, utilizando-se da Capacidade Ociosa de Transporte, ~~sempre que o trecho solicitado em sua Instalação de Transporte esteja operando, na média diária dos 6 meses anteriores, a pelo menos 70% de sua Capacidade Máxima de Transporte, o que evidencia o risco de interrupção que caracteriza este serviço.~~

**Comentários:** Não concordamos com parte do artigo em vermelho pelo memos motivos expostos nos comentários do Art. 4º

Parágrafo Único - Os volumes destinados ao Serviço de Transporte Firme terão prioridade de programação sobre o Serviço de Transporte Interruptível.

Art. 6º Os serviços de transporte de gás natural serão formalizados em contratos, padronizados para cada modalidade de serviço, explicitando:

- I. tipo de serviço contratado;
- II. termos e condições gerais de prestação do serviço;
- III. Capacidades Contratadas de Transporte entre zonas de Recepção e zonas de Entrega;
- IV. Capacidades Contratadas de Entrega por Ponto de Entrega;
- V. Tarifas;
- VI. prazo de vigência

Parágrafo Único - ~~Os Transportadores enviarão à ANP os modelos de contrato previstos no caput desse artigo, no prazo de 30 (trinta) dias antes da sua aplicação.~~

**Comentários:** Sugerimos a retirada deste Parágrafo por este se conflitar com a Portaria nº 1 da ANP sobre informações a ser enviadas para ANP que estipula que os contratos deverão ser enviados a ANP 30 (trinta) dias após sua assinatura. Além do que este artigo poderá criar um problema burocrático no caso de assinarmos o contrato um dia

antes de sua implementação ou seja teríamos que postergar sua aplicação para trinta dias após a data da elaboração de seu draft final ou de sua assinatura para cumprir este parágrafo.

Art. 7º Toda Capacidade Disponível de Transporte para a contratação de STF em Instalações de Transporte em operação será ofertada e alocada segundo os procedimentos de CPAC, **observado o art. 4º desta Portaria.**

**Comentários:** A parte em vermelho deverá sair para ficar coerente com a retirada de parte do art. 4º .

Em relação ao CPAC entendemos ser extramente importante que as regras e os procedimentos para este concurso público sejam estabelecidos junto com esta resolução de forma dar maior transparência a matéria.

Inclusive somos da opinião que deverá ser também estabelecido regras e procedimentos para Concurso Público de Alocação de Capacidade para os Serviços Interruptíveis.

§1º O Transportador submeterá à aprovação da ANP, no prazo de 30 (trinta) dias anteriores a divulgação, o regulamento do CPAC, que detalhará os procedimentos de oferta e alocação de capacidade para STF.

**Comentários:** Conforme já comentado no artigo anterior entendemos que a ANP deverá estabelecer já as regras para a CPAC e o Concurso Público do Serviço Interruptível e o Transportista teria que mostrar como as cumpri.

§2º Caso a Capacidade Disponível de Transporte de que trata o caput deste artigo seja resultante do fim do prazo de vigência de contrato de STF, o Carregador possuidor deste contrato terá preferência na recontração da capacidade, desde que ofereça as mesmas condições da melhor proposta apresentada no CPAC.

Art. 8º O regulamento do CPAC observará os princípios da transparência, da isonomia e da publicidade e disporá sobre:

I. Critérios e procedimentos para o dimensionamento do projeto de expansão de capacidade, quando aplicável;

II. Zonas de Recepção e Entrega atendidas;

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 de transporte;

V. ~~Critério de alocação de capacidade entre os Interessados baseado no menor preço de gás natural ofertado;~~

**Comentários:** A intenção em termos de concorrência pode até ser boa, porém o problema é como operacionalizar para estabelecer qual será o de menor preço. Pois a questão do menor preço não significa a melhor condição pois existem outras variáveis a ser analisadas como condições de pagamentos, take or pay etc.... Mais uma vez entendemos que a ANP deveria estabelecer em conjunto com esta Portaria o

regumento para esta matéria. Caso estes regulamentos não sejam estabelecidos antecipadamente acreditamos que este item deverá ser retirado.

VI. Condições para o redimensionamento do projeto de expansão de capacidade, quando aplicável;

VII. Qualquer outro aspecto considerado relevante pelo Transportador.

Parágrafo Único – Em caso de empate no processo de alocação da capacidade **a que se refere o Inciso V**, será priorizado o interessado que detiver menor participação na Capacidade Contratada da referida Instalação de Transporte.

**Comentários:** A parte em vermelho deveria sair caso fosse decidido retirar o inciso V deste Artigo.

E mais este parágrafo na sua íntegra devesse sair pois o mesmo conflita com Parágrafo 2 do Art. 7º onde é estabelecida prioridade para o carregador que terminou o seu contrato firme e nem sempre ele será o carregador com a menor participação na Capacidade Contratada.

Art. 9º O proprietário de Instalações de Transferência que sejam reclassificadas como de Instalações de Transporte transferirá a operação **e a manutenção** destas instalações a um Transportador.

**Comentários:** Porque só transferir a operação, como fica o caso da manutenção que não é abordada. Sugerimos a transferência da Titularidade, operação e manutenção.

§1º O proprietário das Instalações de Transferência passará à qualidade de Carregador da Instalação de Transporte e terá preferência na contratação de capacidade diretamente junto ao Transportador, sem a necessidade de realização de CPAC, até o limite da capacidade definida **~~já Contratada na autorização de operação das instalações.~~**

**Comentários:** A sugestão é devido pensamos que o controle pela capacidade contratada é melhor do que a Capacidade Autorizada pois a mesma poderá ter sido solicitada acima da realmente utilizada no momento.

§2º Os contratos de transporte serão celebrados no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados a partir da data de reclassificação.

Art. 10 O descumprimento do disposto na presente Portaria implica as sanções administrativas previstas na legislação aplicável.

Art. 11 Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

SEBASTIÃO DO REGO BARROS  
Diretor-Geral