



Ilmo Sr.  
Dr. José Cesário Cecchi  
Superintendente de Comercialização e Movimentação de Gás Natural  
Agência Nacional do Petróleo - ANP  
Rua Senador Dantas, 105 / 10º andar.  
CEP: 20.031-201

Rio de Janeiro, 18 de novembro de 2003

Assunto: Despacho do Diretor Geral Nº 864/2003 de 18 de setembro de 2003, comentários e sugestões até dia 19 de novembro de 2003, as minutas de portarias que pretendem regular aspectos relacionados ao transporte dutoviário de gás natural no Brasil.

Prezado Senhor,

Apresentamos em anexo nossos comentários e considerações às Minutas de Portaria em referência.

O texto em anexo representa a visão da El Paso para a indústria de gás natural no país, cujo desenvolvimento depende fundamentalmente de regras que incentivem a livre concorrência e, desta forma, possibilitem a realização de investimentos por parte dos potenciais novos carregadores privados.

Certos de que essa Agência deverá analisar todos os aspectos aqui apresentados com vistas à definição do modelo ideal para a indústria de gás natural do Brasil, agradecemos a oportunidade de apresentar nossos comentários e sugestões e nos colocamos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que se façam necessários.

Atenciosamente,

Original assinado por

Edson Real  
Diretor Comercial  
El Paso do Brasil

**COMENTÁRIOS ÀS PORTARIAS DISPONIBILIZADAS**  
**PARA COMENTÁRIOS E SUGESTÕES**

(Despacho do Diretor-Geral nº 864, de 18/09/2003)

As Portarias pretendem regular aspectos relacionados ao transporte dutoviário de gás natural e têm sido objeto de intensas negociações entre a Agência Reguladora – ANP, o segmento envolvido e a sociedade em geral. Assim já foi objeto de consulta em 2002, voltando agora, sob novas minutas, com outras disposições, refletindo alterações substanciais na regulamentação que se propõem a fazer.

A Superintendência de Gás Natural da ANP, no intuito de regulamentar o disposto no Artigo 58 da Lei nº 9478/97, disponibilizou à consulta pública três instrumentos distintos, com os seguintes objetivos:

- Regular a cessão de capacidade;
- Estabelecer critérios para cálculo de tarifas de transporte dutoviário de gás natural, e;
- Regular as condições em que se dará o livre acesso.

Pretende, assim, desta forma, regulamentar as principais questões que envolvem o referido artigo 58 da Lei do Petróleo.<sup>1</sup> Outros aspectos já enfrentados pela Agência na regulação do que sugere o mencionado Artigo resultaram na expedição das Portaria ANP nº 254/01, de Resolução de Conflitos, e ANP nº 98 de/01, que determina a elaboração de Manual de Concurso Aberto. Com este conjunto de Portarias a Agência se consideraria melhor aparelhada, teoricamente, para aplicar os princípios que devem ser observados pelos agentes interessados na atividade de transporte e fornecimento de gás natural, com reflexos na economia e na sociedade.

O Artigo 58 da Lei 9.478/97, como visto, consagrou o Princípio do Livre Acesso possibilitando não só acesso às instalações de transporte existentes a novos agentes que entrassem no mercado com a possibilidade que foi introduzida de concorrência, como também à conexão de outras instalações a estas já existentes.

Este Princípio do Livre Acesso, fundamental para o enfrentamento de atividade econômica exercida como monopólio durante décadas no País e que, economicamente,

---

<sup>1</sup> Artigo 58 – Facultar-se-á a qualquer interessado o uso dos dutos de transporte e dos terminais marítimos existentes ou a serem construídos, mediante remuneração adequada ao titular das instalações. §1º - A ANP fixará o valor e a forma de pagamento da remuneração adequada, caso não haja acordo entre as partes, cabendo-lhe também verificar se o valor acordado é compatível com o mercado. § 2º - A ANP regulará a preferência a ser atribuída ao proprietário das instalações para movimentação de seus próprios produtos, com o objetivo de promover a máxima utilização da capacidade de transporte pelos meios disponíveis.

apresenta ainda características de monopólio natural, somente terá aplicabilidade ao se regular a forma como será aplicado. Com este objetivo a ANP, que sempre irá ficar adstrita aos limites de sua competência, dada pela Lei 9.487/97, pretende editar as Portarias, que ora se encontram sob consulta para comentários.

Portanto, as Portarias terão sempre o caráter regulatório, no sentido de propiciar a efetiva aplicação do Princípio Geral do Livre Acesso, tendo em vista que restrições ao acesso à rede ou estrutura de dutos existentes poderão ter características anticoncorrenciais, mormente quando o titular da rede de transporte instalada participa de segmentos acima e abaixo da cadeia de transporte na indústria, sinalizando para uma prática de competição que necessita de regulação franca no sentido de defender a livre concorrência. Não faltam, neste sentido, comentários considerando que não haveria interesse de novos agentes em ingressar num mercado com tais características, caso não lhes fossem franqueada a utilização da rede de gasodutos existentes.

Neste sentido, apresentamos nossos comentários certos de que os mesmos serão ponderados e acolhidos, posto que feitos de acordo com o disposto na Lei do Petróleo, particularmente quando esta fixa os princípios e objetivos da Política Energética Nacional<sup>2</sup>, a competência legal da ANP<sup>3</sup> e as regras para transporte de petróleo, seus derivados e gás natural.

---

<sup>2</sup> Lei 9.487/97 – CAPÍTULO I – ***Dos Princípios e Objetivos da Política Energética Nacional*** - Art. 1º - As políticas nacionais para o aproveitamento racional das fontes de energia visarão aos seguintes objetivos: ***I – preservar o interesse nacional; II – promover o desenvolvimento, ampliar o mercado de trabalho e valorizar os recursos energéticos; III – proteger os interesses do consumidor quanto a preço, qualidade e oferta dos produtos; IV – proteger o meio ambiente e promover a conservação de energia; V – garantir o fornecimento de derivados de petróleo em todo o território nacional, nos termos do § 2º do art. 177 da Constituição Federal; VI – incrementar, em bases econômicas, a utilização do gás natural; VII – identificar as soluções mais adequadas para o suprimento de energia elétrica nas diversas regiões do país; VIII – utilizar fontes alternativas de energia, mediante o aproveitamento econômico dos insumos disponíveis e das tecnologias aplicáveis; IX – promover a livre concorrência; X – atrair investimentos na produção de energia; XI – ampliar a competitividade do País no mercado internacional.*** (grifos nossos)

<sup>3</sup> Lei 9.487/97 – Art. 8º - A ANP terá como finalidade promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, cabendo-lhe: ***I - Implementar, em sua esfera de atribuições, a política nacional de petróleo e gás natural, contida na política energética nacional, nos termos do Capítulo I desta Lei, com ênfase na garantia do suprimento de derivados de petróleo em todo o território nacional e na proteção dos interesses dos consumidores quanto a preço, qualidade e oferta dos produtos; II - promover estudos visando à delimitação de blocos, para efeito de concessão das atividades de exploração, desenvolvimento e produção; III - regular a execução de serviços de geologia e geofísica aplicados à prospecção petrolífera, visando ao levantamento de dados técnicos, destinados à comercialização, em bases não-exclusivas; IV - elaborar os editais e promover as licitações para a concessão de exploração, desenvolvimento e produção, celebrando os contratos delas decorrentes e fiscalizando a sua execução; V - autorizar a prática das atividades de refinação, processamento, transporte, importação e exportação, na forma estabelecida nesta Lei e sua regulamentação; VI - estabelecer critérios para o cálculo de tarifas de transporte dutoviário e arbitrar seus valores, nos casos e da forma previstos nesta Lei; VII - fiscalizar diretamente, ou mediante convênios com órgãos dos Estados e do Distrito Federal, as atividades integrantes da indústria do petróleo, bem como aplicar as sanções administrativas e pecuniárias previstas em lei, regulamento ou contrato; VIII - instruir processo com vistas à declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação e instituição de servidão administrativa, das áreas necessárias à exploração, desenvolvimento e produção de petróleo e gás natural, construção de refinarias, de dutos e de terminais; IX - fazer cumprir as boas práticas de conservação e uso racional do petróleo, dos derivados e do gás natural e de preservação do meio ambiente; X - estimular a pesquisa e a adoção de novas tecnologias na exploração, produção, transporte, refino e processamento; XI - organizar e manter o acervo das informações e dados técnicos relativos às atividades da indústria do petróleo; XII - consolidar anualmente as informações sobre as reservas nacionais de petróleo e gás natural transmitidas pelas empresas, responsabilizando-se por sua divulgação; XIII - fiscalizar o adequado funcionamento do Sistema Nacional de Estoques de Combustíveis e o cumprimento do Plano Anual de Estoques Estratégicos de Combustíveis, de que trata o art. 4º da Lei nº 8.176, de 8 de fevereiro de 1991; XIV - articular-se com os outros órgãos reguladores do setor energético sobre matérias de interesse comum, inclusive para efeito de apoio técnico ao CNPE; XV - regular e autorizar as atividades relacionadas com o abastecimento nacional de combustíveis, fiscalizando-as diretamente ou mediante convênios com outros órgãos da União, Estados, Distrito Federal ou Municípios.*** (grifos nossos)

PORTARIAS SUBMETIDAS À CONSULTA PÚBLICA  
EM 18 DE SETEMBRO DE 2003

COMENTÁRIOS

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO - ANP

Portaria nº ....., de ... de.... de 2003

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

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

Comentário:

A redação não deixa claro se a Portaria aplica-se a novos gasodutos, ou àqueles que estão sendo construídos. A redação, tal como se encontra, parece abranger todos os gasodutos, existentes, em construção ou a serem construídos.

O tratamento dispensado pela regulação deve ser isonômico em relação a todos os agentes. Não pode a portaria discriminar onde a lei não o fez, especialmente levando-se em conta que trata, no caso, de instalações de transporte dutoviário, preocupação fundamental no processo de introdução de concorrência.

Art. 2º - Para os fins desta Portaria, ficam estabelecidas as seguinte 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 Serviço de Transporte Firme, conforme o respectivo contrato de transporte;

Comentário:

Sugerimos, para melhor compreensão, tendo em vista que poderão haver mais de um contrato, que seja substituída a expressão “conforme o respectivo contrato de transporte” por “conforme os contratos de transporte respectivos.”

III – Capacidade Disponível de Transporte: diferença entre a Capacidade Máxima de Transporte e a Capacidade Contratada de Transporte para o Serviço de Transporte Firme;

Comentário:

Sugerimos modificar para evitar coincidência com a definição de Interessado.

Redação Sugerida:

“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, no trecho de sua Instalação de Transporte, considerando as pressões dos Pontos de Recepção e Entrega, dentro das faixas de variação estabelecidas em contrato;

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;

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

Comentário:

Sugerimos que seja alterado, dando maior clareza ao texto e evitando semelhança com a definição de Interessado.

Redação Sugerida:

“VI – Carregador: empresa ou consórcio de empresas que possua contrato de prestação de serviço de transporte de gás natural com o Transportador;”

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

Comentário:

Este procedimento é tratado na Portaria ANP Nº 98/2001, que determina a elaboração do Manual do Concurso Aberto pelos transportadores. A Portaria foi editada em 25/06/2001 e continua em vigor. A ser chamado, agora, de Concurso Público, inclusive com novos procedimentos e definições, é de se indagar se a Portaria anterior será expressamente revogada ou se estará derogada por tratar a nova Portaria inteiramente a matéria antes ali regulamentada.

Questiona-se.

VIII – Instalação de Transporte: conjunto de instalações necessárias à prestação de serviço de transporte 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;

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;

Comentário:

A definição de Mercado Emergente na Portaria carece de fundamentação técnica ou econômica que justifique a exceção. O princípio legal e geral dado pela lei é o do Livre Acesso. A única condição é a justa remuneração. Além disso, não parece ser da competência da ANP definir aspecto de natureza econômica tal como este, que se pudesse ser definido em regulação, pertenceria à competência do órgão regulador da concorrência, e mesmo assim situações específicas que considerassem casos concretos e estudos de natureza econômica. Restringir a competição pela existência de mercados emergentes enfrentaria o princípio da livre iniciativa, fundamento do Estado Brasileiro, e da livre concorrência, fundamento constitucional de nossa ordem econômica, além do princípio legal do livre acesso.

Da mesma forma, restringir no tempo o livre acesso prejudica a concorrência e evita a entrada de novos agentes.

Superadas as dificuldades jurídicas para tal definição, cumpre observar o risco que se introduz para investimento e sub-dimensionamento das instalações de transporte, garantindo o monopólio do agente dominante, sem as necessárias contrapartidas, como podemos ver, a título de exemplificação, no caso dos gasodutos abaixo:

1) Gasoduto GASFOR - (AO) ANP 352 - Dez 98

- Valor do investimento: US\$ 58,25 MM
- Custo Operacional: US\$ 1,75 MM
- Capacidade Máxima de Transporte: 1,3 MM m<sup>3</sup>/dia
- Média Histórica de Movimentação desde a sua AO até 2002: 268.000 m<sup>3</sup>/dia (20% FC)
- Fato relevante: Com a instalação da Termelétrica da MPX a capacidade original foi aumentada de 800.000 para 1.300.000 m<sup>3</sup>/dia, com o aumento da pressão, entretanto sendo ainda necessária uma duplicação em alguns trechos para atender a nova demanda da MPX, bem como da TermoFortaleza, evidenciando-se assim um sobre investimento e agora um sub-dimensionamento, exemplo que ilustra claramente o item acima.

2) Gasoduto GASALP - (AO) ANP 355 - Ago 01

- Valor do Investimento: US\$ 30 (Aproximado)
- Custo Operacional: US\$ 2,0 MM (Aproximado)
- Capacidade Máxima de Transporte: 800.00 MM m<sup>3</sup>/dia
- Média Histórica de Movimentação desde a sua AO até 2003: 0 m<sup>3</sup>/dia, apesar de ter sido concluído há mais de dois anos nenhum m<sup>3</sup> de GN passou através do duto.

Portanto, aspectos de natureza econômica e estratégica se impõem, tendo em vista os princípios que inspiram a Política Energica nacional, como vimos. Com a redação que se pretende introduzir, situações como esta poderão se tornar recorrentes, nada tendo a ver com a atividade hodierna de carregamento e transporte de gás. Ao construir instalações se estaria garantindo mercado futuro, com contraprestação de desperdício de esforços financeiros, operacionais e técnicos e trazendo restrições à competitividade para o carregamento e uso do gás natural.

Sugerimos a supressão do inciso.

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;

Comentário:

Sugerimos a supressão pelas mesmas razões anteriores, levando em consideração ainda que o prazo de 4 anos não fundamenta-se em razão técnica que justifique a exceção.

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

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;

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.

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:

Redação Sugerida:

“Art. 4º - O Transportador atenderá os interessados na contratação de STF, garantindo o acesso não discriminatório às suas Instalações de Transporte, assim como a conexão destas com outras Instalações de Transporte.”

I – refira-se a Novas Instalações de Transporte; ou

II – destine-se ao transporte de gás natural para Mercados Emergentes.



#### Comentário:

Não se coadunam as exceções ao princípio geral do livre acesso, de natureza legal. Na prática se estaria de tal forma maculando a garantia de acesso à estrutura existente que o artigo 58 estaria sendo parcialmente revogado por uma Portaria.

Uma questão relevante é a da competência estadual para a concessão de serviços de distribuição de gás canalizado. Como a Portaria define o que é mercado emergente a interpretação é de que a ANP estaria ultrapassando a esfera de sua competência, pois o mercado de distribuição de gás é de competência estadual (Artigo 25, §2º da Constituição Federal).

Situações de monopólio natural não são compatíveis com exigência de duplicidade de investimentos para atendimento de uma única necessidade. Ao contrário, a racionalidade e os fundamentos econômicos recomendam que escalas de custo sejam diluídas na cadeia produtiva. Sugerimos, portanto, a supressão dos dois incisos assim como a modificação de seu “caput”.

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.

#### Comentário:

A redação não é clara. Não parece compatível com o Art. 3º da Portaria nº 98/2001 que determina a elaboração do Manual do Concurso Aberto pelos transportadores. Não há justificativa razoável, histórica ou técnica que aponte no sentido de que o percentual fixado evidencia o risco de interrupção.

#### Redação sugerida:

“Art. 5º - O Transportador atenderá Interessados em contratar Serviço de Transporte Interruptível, utilizando-se da Capacidade Ociosa de Transporte.”

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 contratuais de prestação dos serviços;
- 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 de sua aplicação.

Comentário:

Não fica claro, pela redação do artigo, se a padronização dos modelos de contrato será feita por agente transportador ou se por consenso entre todos eles. Uma vez que terão prazo de 30 dias para encaminhar à ANP os modelos “antes de sua aplicação” não fica claro se a padronização atingirá os contratos em vigor. Nos parece que, tal como está, a Portaria mais irá criar conflitos do que solucioná-los, tendo em vista escapar à competência da ANP imiscuir-se em contratos privados, salvo para garantir o respeito à determinação do Art. 58. Não fica claro, portanto, quais serviços serão atingidos, se os que estão sendo prestados ou se os futuros. Opinamos no sentido de que, no caso de contratos em vigor que não estejam compatibilizados com o princípio geral do livre acesso, a norma deveria trazer disposição específica contendo determinação no sentido de ajustá-lo em prazo a ser fixado.

Redação sugerida:

“Art. 6º - Os Transportadores autorizados a operar instalações de transporte na data da publicação desta Portaria deverão elaborar e encaminhar à ANP modelos de contrato para cada serviço que venha sendo prestado, compatibilizando seus dispositivos aos princípios da Lei 9.487/97.”

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.

Comentário:

Sugerimos a supressão da expressão final “, observado o art. 4º desta Portaria.”, tendo em vista comentários já feitos.

Da mesma forma sugerimos a retirada da expressão “em operação” por conter restrição a gasodutos a serem construídos, expressamente mencionados no Artigo 58 da lei, que ao contrário de excepcioná-los, os inclui.

Qualquer gasoduto que possua capacidade ociosa deverá fazer oferta pública de capacidade, inclusive ao fim de seus contratos.

Indagamos, mais uma vez, se está sendo revogada a Portaria nº 98/2001, tendo em vista que não se faz qualquer referência à mesma.

Sugerimos, ainda, incluir Parágrafo Único, tratando de carregadores que detenham grande capacidade contratada na instalação de transporte.

#### Redação Sugerida:

“Parágrafo Único: O Carregador 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 CPAC, poderá contratar no máximo 40% (quarenta por cento) da capacidade ofertada no CPAC.”

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

§ 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.

Sugerimos inserir §3º ao Artigo, introduzindo a obrigatoriedade de realização de CPAC quando de expansão de capacidade.

#### Redação Sugerida:

“§3º - No caso de expansão de capacidade máxima de transporte, o Transportador terá que realizar CPAC para alocação da mesma, sempre que houver carregadores interessados.”

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

#### Comentário:

Foi retirado, do texto que consta na Portaria nº 98/2001, os princípios de legalidade e razoabilidade, fundamentais para o processo, uma vez que o concurso será feito em virtude da consagração legal do Princípio Geral do Livre Acesso. Sugerimos voltar a incluir os mesmos, uma vez que ambos são inafastáveis do procedimento.

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 dos 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;

Comentário:

O critério não parece razoável tendo em vista que leva em consideração “preço do gás”, decorrente de contratos de compra e venda de gás e não de transporte. Desta forma, passaria o Transportador, de fato, a ter poder de definir o preço do gás natural no Brasil.

Outrossim, o critério não garante o repasse ao consumidor do preço do gás (isso diria respeito à distribuidora de gás, de regulação estadual), além de não levar em conta outras condições comerciais (p.e, take or pay), muitas vezes tão ou mais importantes do que o próprio preço.

Sugerimos a sua alteração, coadunado-a com a da Portaria ANP nº 98/01.

Redação Sugerida:

“V – Critério de alocação de capacidade entre os Interessados e repasse aos carregadores (antigos e novos) da receita extraordinária resultante do concurso aberto;”

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

VII – Qualquer outro aspecto considerado relevante pelo Transportador.

Comentário:

Os critérios apresentam diferenças daqueles que deveriam ter sido considerados na elaboração do Manual do Concurso Aberto.

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.

Art. 9º - O proprietário de Instalações de Transferência que sejam reclassificadas como de Instalações de Transporte transferirá a operação dessas instalações a um Transportador.

Comentário:

O artigo deveria impor a transferência. O interesse manifestado por terceiros (Artigo 59 da Lei), e os critérios técnicos a serem considerados no processo de tal reclassificação poderia ter composto o Artigo. No entanto, sugerimos, nova redação alternativa.

Redação Sugerida:

“Art. 9º - O proprietário de Instalações de Transferência reclassificadas como Instalações de Transporte deverá transferir a operação de tais instalações a um Transportador no prazo determinado por esta Portaria.”

§ 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 na autorização de operação das instalações.

Comentário:

Escapa à aplicação do princípio geral do livre acesso, uma vez que cria uma instalação de transporte que não se submete a ele. É uma ficção, tendo em vista que o Carregador poderá, sem necessidade de realizar CPAC, utilizar a capacidade definida na autorização para operação das instalações. Melhor seria se fosse reservada ao Carregador proprietário a capacidade efetivamente utilizada na data da reclassificação do duto, de forma que, eventualmente, alguma capacidade ociosa pudesse submeter-se às regras do concurso aberto, aplicando-se o princípio legal e maior justiça no caso específico.

Redação Sugerida:

“§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 que efetivamente utilizava na data da reclassificação pela ANP.”

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

Redação Sugerida:

§2º - A transferência das operações será feita mediante assinatura de contrato de transporte a ser celebrado no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data da publicação do ato 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

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO - ANP

Portaria nº ....., de ... de.... de 2003

Regulamenta a cessão de capacidade contratada de transporte dutoviário de gás natural.

Art. 1º - Fica regulamentada, pela presente Portaria, a cessão de capacidade contratada de transporte dutoviário de gás natural.

Art. 2º - As definições contidas na Portaria ANP nº xxxx, 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 - O carregador, titular de um contrato de serviço de transporte firme, poderá ceder a um terceiro não transportador, total ou parcialmente, sua capacidade contratada de transporte, respeitados os direitos contratuais do transportador, podendo celebrar, caso necessário, aditivo ao contrato de transporte vigente, relativo à capacidade cedida.

Parágrafo Único: A cessão de capacidade não liberará o carregador cedente de suas obrigações contratuais frente ao transportador, exceto em caso de acordo expresso com o transportador, podendo implicar a assinatura de novo contrato de transporte entre o transportador e o carregador cessionário.

Art. 4º - As operações de cessão de capacidade serão previamente informadas ao transportador e à ANP.

§ 1º - O carregador cedente apresentará previamente à ANP as etapas previstas para a oferta pública de capacidade e procedimentos isonômicos de alocação da capacidade de transporte oferecida, exceto nos casos previstos no § 3º do presente artigo.

§ 2º - O transportador poderá realizar, em nome do carregador cedente, as etapas de oferta e alocação de capacidade referidas no caput deste artigo, mediante a remuneração a ser negociada entre as partes.

§ 3º - As operações de cessão de capacidade contratada de transporte e realizadas entre empresas controladas ou coligadas ou por um prazo máximo de 02 (dois) anos poderão ser negociadas diretamente entre o carregador cedente e o carregador cessionário, incluindo-se as condições de preço e forma de pagamento.

#### Comentário:

A redação do artigo sugere possibilidade de manipulação dos contratos, com sucessivas renovações, ou celebrados entre empresas de um mesmo grupo econômico.

Isto porque ao contrário da definição de coligada (sociedade em que uma outra sociedade participa com dez por cento ou mais do capital social da outra, sem controlá-la), a definição de controlada na legislação societária brasileira considerara como tal toda sociedade onde a controladora, direta ou indiretamente, através de outras controladas, seja titular de direitos de sócios que lhe assegurem, de modo permanente, preponderância nas deliberações sociais e poder de eleger a maioria dos administradores.<sup>4</sup>

Essa definição de controle acarreta que uma empresa possa ser considerada controladora de outra, ainda que com percentuais pequenos de participação em seu capital social. Seriam os casos de acordos de acionistas ou de controle de fato (empresa que possua pequeno percentual que, associado a outro acionista com maior participação, atinja aqueles resultados previstos na legislação).

De toda forma, ao que parece a redação parece desejar contemplar cessão de capacidade de maneira definitiva para controladas e coligadas. O cuidado que se deve ter com este permissivo é evidente, tendo em vista o que já ponderamos acima. Se para coligadas bastará ter um investimento de 10% do capital social total de determinada empresa, para controladas, poder-se-á chegar a situações onde a ANP terá que julgar se, de fato, uma empresa é ou não controlada por outra, o que não nos parece adequado à sua competência legal.

---

<sup>4</sup> Lei 6.404/76 – Art. 243 - ..... § 1º - São coligadas as sociedades quando uma participa, com dez por cento ou mais, do capital da outra, sem controlá-la. § 2º - Considera-se controlada a sociedade na qual a controladora, diretamente ou através de outras controladas, é titular de direitos de sócio que lhe assegurem, de modo permanente, preponderância nas deliberações sociais e o poder de eleger a maioria de seus administradores. § 3º - .....

Sugerimos, portanto, suprimir a possibilidade de cessão de capacidade para empresas coligadas ou controladas, da forma como está sugerido, tendo em vista a dificuldade que terá o Órgão Regulador em analisar cadeias societárias, podendo ser feitas cessões em espírito contrário ao que se pretende com o permissivo da Portaria. A fim de restringir tais operações de cessão de capacidade à finalidade que se pretende, sugerimos uma nova redação para o dispositivo.

Redação Sugerida:

“§ 3º - As operações de cessão de capacidade contratada de transporte não estarão sujeitas ao disposto no §1º e poderão ser negociadas diretamente entre o carregador cedente e o carregador cessionário, desde que sejam por prazo máximo de um ano, considerando-se no mesmo eventuais renovações, incluindo-se, em tais negociações, condições de preço e forma de pagamento.”

Art. 5º - As operações de cessão de capacidade contratada de transporte deverão ser divulgadas e publicadas na página da Internet do transportador, num prazo de 30 (trinta) dias, a contar da assinatura do termo ou contrato de cessão de capacidade.

Art. 6º - O carregador cedente deverá enviar à ANP cópia do contrato ou termo que estabelece as bases sobre as quais foi efetuada a operação de cessão de capacidade no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da assinatura do mesmo.

Art. 7º - O descumprimento do disposto na presente Portaria implica as sanções administrativas previstas na legislação aplicável.

Art. 8º - Esta Portaria entre em vigor na data de sua publicação.

Sebastião do Rego Barros  
Diretor-Geral



## AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO – ANP

Portaria nº ...., de ..... de 2003

O DIRETOR-GERAL DA AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO – ANP, no uso das atribuições legais, considerando o disposto no artigo 8º, inciso VI, da Lei nº 9.478, de agosto de 1997, com base na Resolução de Diretoria nº ....., de .... de 2003, 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.

Art. 2º - As definições contidas na Portaria ANP nº xxx, 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 - As tarifas de transporte de gás natural não implicarão tratamento indevidamente discriminatório ou preferencial entre usuários.

### Comentário:

Sugerimos retirar a palavra “indevidamente”, por não caber interpretação de pudesse haver tratamento devidamente discriminatório ou preferencial entre usuários.

### Redação Sugerida:

Art. 3º - As tarifas de transporte de gás natural não implicarão tratamento discriminatório ou preferencial entre usuários.

Art. 4º - As tarifas aplicáveis a cada serviço e/ou carregador serão compostas por uma estrutura de encargos relacionados à natureza dos custos atribuíveis a sua prestação, devendo refletir:

I – Os custos da prestação eficiente dos serviços;

II – Os determinantes de custos, inclusive percurso, capacidade e diferença de pressão entre pontos de recepção e entrega, observando a responsabilidade de cada carregador e/ou serviço na ocorrência desses custos e as qualidades relativas entre os tipos de serviço oferecidos; e

III – Os Princípios e Objetivos da Política Energética Nacional, além da busca de competitividade e do desenvolvimento da indústria de gás natural.

Comentário:

Este inciso é desnecessário pois, evidentemente, deverá ser observado. O que deveria ser colocado seria a observância de se garantir ao investidor garantia a seu investimento mínima ao seu investimento.

Redação Sugerida:

“III – Os Princípios e Objetivos da Política Energética Nacional, além da busca de competitividade e do desenvolvimento da indústria de gás natural, cumpridos os objetivos do Artigo 1º da Lei 9.478/97 e os direitos dos particulares.”

Art. 5º - 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, as despesas gerais e administrativas e os custos fixos de operação e manutenção;

II – Encargo de capacidade de transporte: destinado a cobrir os custos de investimento relacionados à capacidade de transporte;

Comentário:

Os critérios para tal encargo deveriam estar fixados, evitando-se mera interpretação (volume e distância, por exemplo). Sugerimos esclarecimento.

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. 6º - 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 demais condições desse serviço, tomando como referência o serviço de transporte firme.

Comentário:

O cálculo da probabilidade deverá ser feito considerando elementos objetivos. A tarifa para o serviço interruptível, ficando próxima a do serviço firme, atuaria como incentivo para que o carregador com capacidade firme não a ceda, e mantenha um controle maior sobre o mercado. De qualquer forma a questão do cálculo da probabilidade deve apoiar-se em critérios objetivos de cálculo.

Art. 7º - 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. 4º desta Portaria.

Redação Sugerida:

“Art. 7º - As tarifas propostas para outros serviços de transporte terão por referência a tarifa do serviço de transporte firme, observado o disposto no art. 4º desta Portaria.”

Art. 8º - 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 compartilhada, calculada com base na capacidade e nos custos associados à instalação de transporte existente e à sua expansão, e a tarifa incremental, calculada com base na capacidade e nos custos adicionais associados apenas à expansão da instalação de transporte.

Comentário:

Tal redação é prejudicial ao desenvolvimento adequado da infra-estrutura e da concorrência, tendo em vista que somente volumes expressivos permitirão viabilizar expansões. Outra questão diz respeito à justiça de se estender o benefício da redução tarifária a carregadores originais que manterão outros privilégios que não beneficiam novos agentes em detrimento da isonomia que se pretende dar a um mercado concorrencial. Cria-se discriminação positiva, e aprofunda-se a desigualdade de tratamento que não está prevista legalmente. É preciso ponderar as condições dos contratos originais, se é um mercado concorrencial que se pretende implementar.

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. 9º - O transportador repassará a todos os carregadores firmes 90% (noventa por cento) do resultado da venda de serviços de transporte interruptíveis, decorrentes da utilização de capacidade ociosa de transporte, descontados os tributos a serem recolhidos, aplicáveis a cada Carregador, de forma proporcional à ociosidade de cada contrato no correspondente trecho utilizado.

Comentário:

Questiona-se o percentual de 90% que parece ter sido fixado sem critério objetivo. Uma vez que o que se pretende é repassar com justiça receitas e tarifas, fica pouco clara a aplicabilidade do percentual e quais os carregadores que deverão se beneficiar com o repasse (apenas os que possuísssem capacidade ociosa no momento da venda do serviço, ou por trecho utilizado).

Art. 10 – As reduções nas tarifas de transporte previstas nesta Portaria estarão condicionadas à comprovação, por parte do carregador, do repasse integral ao preço de venda do gás, caso este seja comercializado.

Comentário:

A comercialização será através de contratos de venda de gás para distribuidoras. Evidentemente estará a ANP imiscuindo-se em negócios particulares, além de ultrapassando sua esfera de competência regulatória. O Contrato poderá ser disponibilizado, porém contratos comerciais de venda de gás são feitos, em decorrência do monopólio estadual, pelas companhias distribuidoras. Nada poderá garantir o repasse integral ao preço de venda de gás ao consumidor final, se o que se pretende.

Art. 11 – As tarifas aplicáveis a qualquer tipo de serviço de transporte de Gás Natural deverão ser comunicadas à ANP e divulgadas ao mercado.

Art. 12 – O descumprimento do disposto na presente Portaria implicará as sanções administrativas previstas na legislação aplicável.

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

SEBASTIÃO DO REGO BARROS  
Diretor-Geral