**ABEGÁS**
www.abegas.org.br**FAX****DESTINATÁRIOS**

EMPRESA:	NOME:	FAX:
ANP	Dr. José Césario Cechi	(21) 3804.0591

Problemas na recepção favor ligar para (XX 11) 3256-4286

DE: ROMERO DE OLIVEIRA E SILVA	Nº. DO FAX: 118/05
DATA: 22/08/2005	Nº. DE PÁGINAS INCLUINDO CAPA: 09
TELEFAX: (XX 11) 3256-4286	

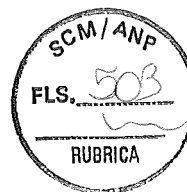
REF.: SUGESTÕES ABEGÁS- CONSULTA PÚBLICA☐ URGENTE ☐ P/ REVISÃO ☐ FAVOR COMENTAR ☐ FAVOR RESPONDER

Prezado Senhor,

Em anexo estamos encaminhando a V. Sa, as sugestões da ABEGÁS, relacionadas as resoluções em Consulta Pública da ANP de "acesso as instalações de transporte de gás natural", "de cessão de capacidade de produto" e de critérios tarifários para transporte do gás natural.

Atenciosamente


Romero de Oliveira e Silva
Presidente da ABEGÁS
e.mail: abegas@abegas.org.br



AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO - ANP
RESOLUÇÃO N° _____, DE _____ DE _____ DE 2005

Regulamenta os critérios tarifários aplicáveis ao transporte dutoviário de gás natural.

O DIRETOR-GERAL DA AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO - ANP, no uso das atribuições legais, considerando o disposto no artigo art. 8º, Inciso VI, da Lei n.º 9.478, de agosto de 1997, com base na Resolução de Diretoria n.º _____, de _____ de _____ de 2005, torna público o seguinte ato:

Art. 1º Constitui objeto da presente Resolução o estabelecimento dos critérios para cálculo de tarifas de transporte dutoviário de gás natural.

Art. 2º As definições contidas na Resolução ANP n.º XXXXXX, que regulamenta o acesso às instalações de transporte dutoviário de gás natural, ou outra que venha a substituí-la, ficam incorporadas a esta Resolução.

Art. 3º As tarifas de transporte de gás natural não poderão estabelecer, direta ou indiretamente, tratamento discriminatório ou preferencial entre usuários.

Excluído: Implicação

{ser mais incisivo}

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 do serviço; e
- II. os determinantes de custos, observando a responsabilidade de cada carregador e/ou serviço na ocorrência desses custos e a qualidade relativa entre os tipos de serviço oferecidos.

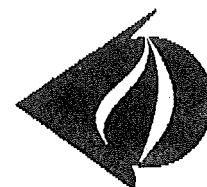
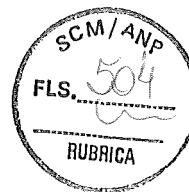
Excluído: tais como a distância entre os pontos de recepção e entrega, o volume e o prazo de contratação.

{a análise dos determinantes de custos deve ser feita caso a caso e os exemplos sugerem itens que, no final, influenciarão na opção de sua importância.}

Formatado: Recuo: Esquerda: 1,05 cm, Primeira linha: 0 cm

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



ABEGÁS
www.abegas.org.br

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO - ANP

RESOLUÇÃO N° ____ DE ____ DE ____ DE 2005

Regulamenta a cessão de capacidade contratada 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 da Lei n.º 9.478, de agosto de 1997, com base na Resolução de Diretoria n.º ____ de ____ de ____ de 2005, torna público o seguinte ato:

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

Art. 2º As definições contidas na Resolução ANP n.º XXXXXX, que regulamenta o acesso às instalações de transporte dutoviário de gás natural, ou outra que venha a substituí-la, ficam incorporadas a esta Resolução.

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 deverão ser previamente informadas ao Transportador e homologadas pela ANP.

(As operações devem ser públicas e a homologação da ANP faz-se necessária)

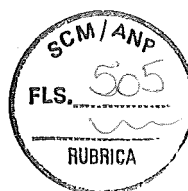
§ 1º O Carregador cedente apresentará previamente à ANP as etapas previstas para a oferta pública de capacidade e procedimentos isonômicos de alocação da capacidade de transporte oferecida, exceto nos casos previstos no § 3º do presente artigo.

Formatado: Fonte: (Padrão)
Arial, 11 pt, Cor da fonte: Preto

Excluído: §

Excluído: s

Excluído:



§ 2º O Carregador cedente poderá solicitar ao Transportador que realize, em seu nome, as etapas de oferta e alocação de capacidade referidas no caput deste artigo, mediante remuneração a ser negociada entre as partes.

§ 3º As operações de cessão de capacidade contratada de transporte 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.

Art. 5º As operações de cessão de capacidade contratada de transporte deverão ser divulgadas e publicadas na página 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.

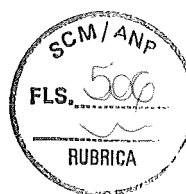
Art. 7º O descumprimento do disposto na presente Resolução implica as sanções administrativas previstas na legislação aplicável.

Art. 8º Esta Resolução entra em vigor na data da sua publicação.

Formatado: Fonte: (Padrão)
Arial, 11 pt, Cor da fonte: Preto

Formatado: Normal,
Justificado, Direita: 0,03 cm,
Espaço Depois de: 9,75 pt,
Não ajustar espaço entre o
texto latino e asiático, Não
ajustar espaço entre o texto
asiático e números

Diretor-Geral



AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO - ANP

RESOLUÇÃO N° _____, DE _____ DE _____ DE 2005

Regulamenta a cessão de capacidade contratada 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 da Lei n.º 9.478, de agosto de 1997, com base na Resolução de Diretoria n.º _____, de _____ de _____ de 2005, torna público o seguinte ato:

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

Art. 2º As definições contidas na Resolução ANP n.º XXXXXX, que regulamenta o acesso às instalações de transporte dutoviário de gás natural, ou outra que venha a substituí-la, ficam incorporadas a esta Resolução.

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 deverão ser previamente informadas ao Transportador e homologadas pela ANP.

(As operações devem ser públicas e a homologação da ANP faz-se necessária)

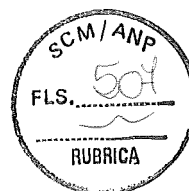
§ 1º O Carregador cedente apresentará previamente à ANP as etapas previstas para a oferta pública de capacidade e procedimentos isonômicos de alocação da capacidade de transporte oferecida, exceto nos casos previstos no § 3º do presente artigo.

Formatado: Fonte: (Padrão)
Arial, 11 pt, Cor da fonte: Preto

Excluído: ¶

Excluído: a

Excluído:



AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO - ANP
RESOLUÇÃO N° ____ DE ____ DE ____ DE 2005

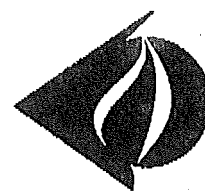
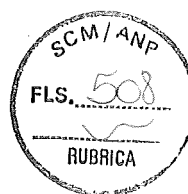
Regulamenta o acesso às instalações de transporte
dutoviário de gás natural.

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 2005, resolve:

Art. 1º Regulamentar o uso das instalações de transporte dutoviário de gás natural, mediante remuneração adequada ao Transportador.

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

- I. Capacidade Contratada de Entrega: capacidade diária 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 diária de transporte a qual o Transportador se obriga a disponibilizar para o Serviço de Transporte Firme, conforme o respectivo contrato de transporte;
- III. Capacidade Disponível de Transporte: diferença entre a Capacidade Máxima de Transporte e a soma das Capacidades Contratadas de Transporte para Serviço de Transporte Firme;
- IV. Capacidade Máxima de Transporte: máximo volume diário de gás natural que o Transportador pode movimentar em 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;
- 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 e de entrega;

**ABEGÁS**

www.abegas.org.br

- 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. Nova Instalação de Transporte: instalação de Transporte com menos de 4 (quatro) anos do início de sua operação comercial, que não interligue pontos de origem e destino já conectados por dutos existentes;

Excluído: Pontos de Recepção e Entrega

Formatado: Recuo: Esquerda: 0 cm, Primeira linha: 0 cm

Consideramos que a definição de pontos de origem e destino fica mais precisa e evita a situação de um novo city-gate em um gasoduto que conecta dois pontos já atendidos por gasoduto, ser considerado indevidamente como Nova Instalação de Transporte.

A Abegás avalia apropriado questionar o prazo de exclusividade nos gasodutos novos?

- XII. Ponto de Entrega: ponto no qual o gás natural é entregue pelo Transportador ao Carregador ou a quem este autoriza;
- XIII. Ponto de Recepção: ponto no qual o gás natural é recebido pelo Transportador do Carregador ou de quem este autorize;
- XIV. 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;
- XV. 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;
- XVI. Transportador: empresa ou consórcio de empresas autorizadas pela ANP a operar as Instalações de Transporte;
- XVII. Zona de Entrega: área geográfica limitada, correspondente à região objeto de concessão estadual de distribuição de gás canalizado;
- XVIII. 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 às suas instalações de Transporte, assim como a conexão de suas instalações com outras instalações de Transporte, exceto nos casos em que, sem prejuízo do disposto no Art. 7º desta Resolução, a solicitação do serviço refira-se a Novas Instalações de Transporte.

Consideramos que a definição de "projeto estratégico" é vaga e pode dar brecha a diversas interpretações. Além disso, o objetivo deve ser o de acelerar a utilização do gasoduto para reduzir os custos da infra-estrutura. Por isso sugerimos que o parágrafo seja eliminado.

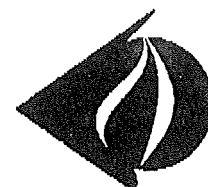
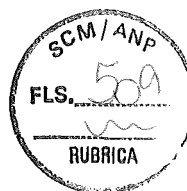
Parágrafo Único: As condições operacionais necessárias à conexão de instalações de Transporte de distintos Transportadores, incluídas as conexões de fronteira do país, serão formalizadas em acordos de interconexão.

Excluído: §1º Nos casos em que a Nova Instalação de Transporte seja considerada um projeto estratégico, no âmbito da política energética nacional, o período de 4 (quatro) anos, constante do inciso XI do Artigo 2o, poderá ser estendido a até 8 (oito) anos, conforme estabelecido pela ANP.

Excluído: §1

Formatado: Fonte: Itálico

Excluído: §2º



ABEGAS
www.abegas.org.br

Art. 5º O Transportador atenderá Interessados em contratar Serviço de Transporte Interruptível, utilizando-se da Capacidade Ociosa de Transporte, observado o disposto no artigo 4o.

§1º - Os volumes destinados ao Serviço de Transporte Firme terão prioridade de programação sobre o Serviço de Transporte Interruptível.

§2º Em complemento a Portaria ANP 01 de 06 de janeiro de 2003, o Transportador, a partir da data do início de operação da instalação de transporte, manterá atualizado em sua página na Internet o Boletim Eletrônico contendo informações sobre:

- a) quantidades programadas e realizadas de gás nos pontos de recepção e entrega (dados diários, referentes aos 12 meses anteriores);
- b) interrupções e reduções de capacidade, atuais e planejadas, no sistema (dados diários, referentes aos 12 meses anteriores).

(A ABEGAS acredita ser importante que o critério para a alocação de capacidade para o Serviço de Transporte Interruptível (STI) seja definido posteriormente pela ANP de forma a evitar tratamento discriminatório entre os interessados na contratação do serviço.)

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 - O Transportador deverá elaborar, e enviar à ANP no prazo de 60 (sessenta) dias antes da sua aplicação, os modelos de contrato previstos no caput desse artigo.

Art. 7º Toda Capacidade Disponível de Transporte para a contratação de STF em Instalações de Transporte será ofertada e alocada segundo os procedimentos de CPAC

§1º A Capacidade de Transporte em projetos que não entraram em operação na data da publicação desta Resolução será objeto de realização de CPAC, com exceção dos projetos em processo de licenciamento ambiental ou de declaração de utilidade pública na data da publicação desta Resolução.

(É necessário ficar claro também a questão da operação)

§2º 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 da capacidade para STF.

Art. 8º O Transportador deverá realizar novo CPAC sempre que haja a solicitação de novo STF e, no máximo, 1 (um) ano depois da realização do último CPAC referente àquela Instalação de Transporte.

Excluído: Parágrafo Único

Formatado: Fonte: 11 pt, Não Itálico

Formatado: Fonte: 11 pt, Não Itálico

Formatado: Normal, Justificado, Espaço Antes: 6 pt, Não ajustar espaço entre o texto latino e asiático, Não ajustar espaço entre o texto asiático e números

Formatado: Fonte: 11 pt

Formatado: Fonte: 11 pt, Não Itálico

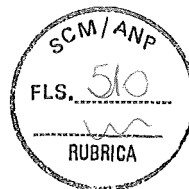
Formatado: Fonte: 11 pt

Formatado: Fonte: 11 pt, Não Itálico

Formatado: Fonte: 11 pt

Excluído: ¶

Excluído: mínimo



Art. 9º 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. Metodologia de cálculo da tarifa de transporte, incluindo o custo médio ponderado de capital;
- IV. Critério de alocação de capacidade entre os Interessados baseado no menor preço de gás natural ofertado a montante da referida instalação de Transporte;
- V. Condições para o redimensionamento do projeto de expansão de capacidade, quando aplicável;
- VI. 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 Capacidade Contratada na referida instalação de Transporte e, em seguida, os critérios definidos pelo Transportador.

Excluído: II

Art. 10 O proprietário das Instalações de Transferência que sejam reclassificadas como Instalações de Transporte transferirá a titularidade, a operação e a manutenção destas instalações a um Transportador.

§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 Máxima, quando solicitada a reclassificação.

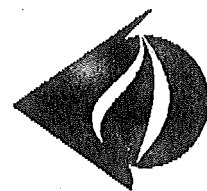
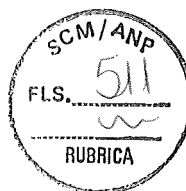
§2º Os contratos de transporte serão celebrados no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados a partir da data de reclassificação.

Art. 11 O descumprimento do disposto na presente Resolução implica as sanções administrativas previstas na legislação aplicável.

Art. 12 Ficam revogadas a Portaria ANP 98/2001 e demais disposições em contrário.

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

Diretor-Geral

**ABEGÁS**

www.abegas.org.br

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

{Cabe definir se os contratos atuais deverão ser adaptados.}

Art. 6º A tarifa do serviço de transporte interruptível será definida com base no encargo volumétrico, cujo valor será estabelecido em função das condições deste serviço, tendo como referência o serviço de transporte firme.

{fica mais claro e afirmativo}

Art. 7º As tarifas propostas para outros serviços que não a dos dos serviços de transporte firme e interruptível terão por referência a tarifa do serviço de transporte firme, observado o disposto no art. 4º desta Resolução.

Art. 8º A tarifa para a capacidade de transporte adicional, a partir de investimentos em expansão de capacidade, será igual ao maior valor entre a tarifa compartilhada, calculada com base nos custos associados à capacidade existente e à expansão, e a tarifa incremental, calculada com base na capacidade e nos custos adicionais, associados apenas à expansão da instalação do transporte.

Parágrafo único: No caso da adoção da tarifa compartilhada, as tarifas dos contratos firmes existentes antes da referida expansão serão ajustadas, em até 60 dias, de modo a observar a redução do custo unitário do serviço de transporte.

Art. 9º O transportador repassará a todos os carregadores firmes 90% (noventa por cento) do resultado da venda de outros serviços de transporte, 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;

Parágrafo Único: As reduções nas tarifas de transporte previstas nesta Resolução estarão condicionadas à comprovação, por parte do carregador, do repasse integral ao preço de venda do gás, caso este seja comercializado.

Art. 10 As tarifas aplicáveis a qualquer tipo de serviço de transporte de Gás Natural deverão ser comunicadas previamente à ANP que as divulgará ao mercado, em até 3 dias úteis após a informação das mesmas, através do seu endereço eletrônico na internet.

Art. 11 O descumprimento do disposto na presente Resolução implicará as sanções administrativas previstas na legislação aplicável.

Art. 12 Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Excluído: IV.

Formatados: Marcadores e numeração

Excluído: estruturada

Excluído: em um único

Excluído: da probabilidade de interrupção e demora

Excluído: tomando

Excluído: diversos

Excluído: interruptível

Excluído: capacidade

Excluído: ociosa

Excluído: transporte

Excluído: Art. 10

Excluído: 1

Excluído: das

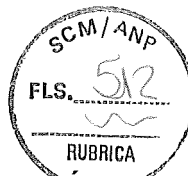
Formatador Fonte: 11 pt, Cor da fonte: Automática

Excluído:

Excluído: 2

Excluído: 3

Diretor-Geral



AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO - ANP
Sistema de Gestão de Fluxos de Trabalho

NÚMERO DO DOCUMENTO
27453 - RIO

DATA/HORA ABERTURA
22/08/2005 14:52:33

ASSUNTO DO DOCUMENTO

Encaminha documento IBP GAS 028/2005 referente a Consulta Pública sobre as Minutas de resolução para a regulamentação do acesso aos gasodutos de transportes de gás natural, da cessão de capacidade de transporte dutoviário de gás natural, e critérios tarifários para o transporte dutoviário de gás natural.

EMITENTE

IBP Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás

RESPONSÁVEL

Alvaro Teixeira

RESPONSÁVEL PELA ABERTURA

Cassio Barbosa.worktime

LOCALIZAÇÃO ATUAL

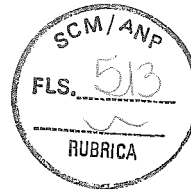
Christiane Borges.worktime

POR ONDE PASSOU

Cassio Barbosa.worktime - 22/08/2005 14:53:14



Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás



IBP GAS 028/2005

Rio de Janeiro, 22 de Agosto de 2005

Ilmo. Dr.

José Cesário Cecchi

Superintendente de Comercialização e Movimentação de Petróleo seus Derivados e Gás Natural

Agência Nacional do Petróleo

Ref.: Consulta Pública sobre as Minutas de resolução para a regulamentação do acesso aos gasodutos de transporte de gás natural, da cessão de capacidade de transporte dutoviário de gás natural, e critérios tarifários para o transporte dutoviário de gás natural.

Prezado Senhor

Mais uma vez congratulamos a ANP pela iniciativa da realização da Consulta Pública em referência.

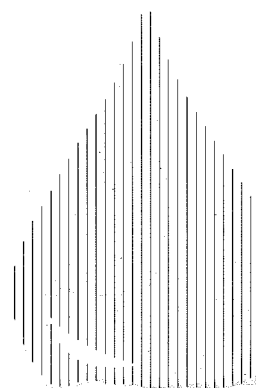
Considerando que foram mantidas as diretrizes da Consulta Pública anterior, realizada em 2003, decidimos reiterar os comentários que encaminhamos naquela oportunidade. O Conselho de Gás do IBP recomendou também, com o propósito de dar maior amplitude ao processo, que as empresas participantes deste fórum fizessem individualmente seus comentários à ANP.

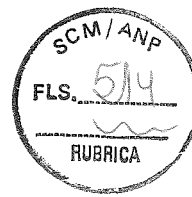
Reafirmamos que o estabelecimento de regras claras e estáveis, coerentes com a política estabelecida nos demais setores de energia é fundamental para a viabilização, em toda cadeia de valor, dos investimentos indispensáveis tanto para o aumento da oferta, através da ampliação da importação e produção em nossas bacias, quanto para o crescimento das malhas de transporte e distribuição, fundamentais para o acesso aos mercados.

Cordialmente

Um abraço

Álvaro Teixeira
Secretário Executivo







Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás

Av. Almirante Barroso, 52 • 26º andar • Centro • CEP: 20031-000 • Rio de Janeiro • RJ • Brasil

Tel.: (5521) 2532-1610 • Fax: (5521) 2220-1596 • e-mail: ibp@ibp.org.br

Ilmo.Dr.

José Cesário Cecchi

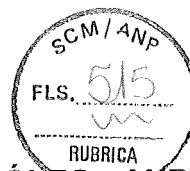
ANP

Av. Rio Branco, 65 / 17º andar

Rio de Janeiro –RJ



AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO - ANP
Sistema de Gestão de Fluxos de Trabalho



NÚMERO DO DOCUMENTO
27480 - RIO

DATA/HORA ABERTURA
22/08/2005 15:26:58

ASSUNTO DO DOCUMENTO

Encaminha documento referente as Portarias em Consulta Pública.

EMITENTE

BG Comercio e Importação Ltda

RESPONSÁVEL

Jose Renato Ponte

RESPONSÁVEL PELA ABERTURA

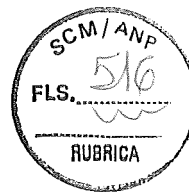
Cassio Barbosa.worktime

LOCALIZAÇÃO ATUAL

Christiane Borges.worktime

POR ONDE PASSOU

Cassio Barbosa.worktime - 22/08/2005 15:25:33



Rio de Janeiro, 22 de agosto de 2005

Ilmo. Sr.
José Cesário Cecchi
Superintendente de Comercialização e Movimentação
de Petróleo, seus Derivados e Gás Natural
Agência Nacional do Petróleo – ANP
Av. Rio Branco, 65
20090-004 - Rio de Janeiro - RJ

Ref.: Portarias em Consulta Pública

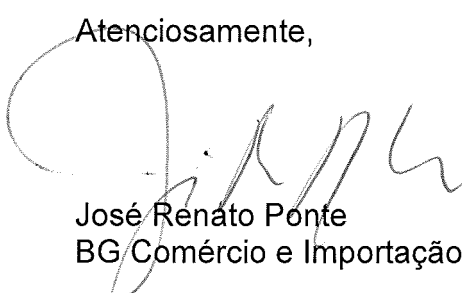
Senhor Superintendente,

Reportamo-nos ao processo de consulta pública referente às Portarias de Livre Acesso, Cessão de Capacidade e Critérios Tarifários aplicáveis ao transporte dutoviário de gás natural, em andamento.

Estamos encaminhando, em anexo, documento que consolida as posições da BG Comércio e Indústria Ltda sobre os documentos disponibilizados.

Agradecemos, mais uma vez, a possibilidade que está sendo dada aos agentes do setor de contribuir para a evolução e complementação da regulação de gás natural no Brasil.

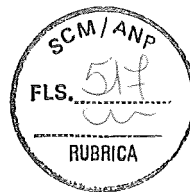
Atenciosamente,



José Renato Ponte
BG Comércio e Importação Ltda.

BG Comércio e Importação Ltda.
Rua Lauro Müller, 116 , Sala 1702
22290-160, Rio de Janeiro, RJ
www.bg-group.com

Tel +55 21 3820-8000
Fax +55 21 3820-8092



Comentários sobre a Regulamentação do Acesso ao Sistema de Transporte

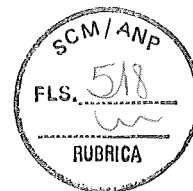
Iniciamos nossa contribuição ao processo de “Consulta Pública sobre a Regulamentação do Acesso de Terceiros ao Sistema de Transporte Dutoviário de Gás Natural no Brasil” esclarecendo que os comentários da BG são feitos a partir do marco legal em vigor - Lei 9478/97 - e a necessidade de que sua regulamentação seja feita de forma a aderente aos princípios ali estabelecidos.

Para a análise em tela, importa o artigo 58 da Lei que estabelece que qualquer interessado tem o direito de usar os dutos existentes (ou a serem construídos), estando assegurado o pagamento de uma remuneração adequada ao proprietário do gasoduto. O § 2º, do artigo 58, também incorporou a intenção do Governo de que o sistema de transporte seja utilizado em sua capacidade máxima, ao exigir que a ANP regule a preferência para a movimentação de gás “com o objetivo de promover a máxima utilização da capacidade de transporte pelos meios disponíveis.”

A idéia básica deste artigo é o reconhecimento de que a competição só poderá operar de forma eficiente em um mercado em que diversos agentes participam na compra e na venda de gás natural. Para que isto aconteça é necessário que existam condições equânimes de acesso às redes de transporte. O transporte de gás por gasoduto é um monopólio natural, e, especialmente numa indústria com estrutura integrada como a brasileira, exige supervisão regulatória para proteger os participantes do mercado do abuso do poder do monopólio, por operadores de gasodutos. Por esta razão, o conceito de livre acesso aos ativos de transporte é tão amplamente aceito internacionalmente, sendo quase sempre acompanhado, em mercados mais maduros de energia, da proibição de que as empresas de transporte realizem suprimento de gás.

Somente uma regulação adequada quanto ao acesso permitirá aos agentes entrantes uma adequada igualdade de condições de acesso ao mercado, quando existe uma entidade (Petrobras) atuando na indústria de forma integrada e com uma posição dominante em todos os segmentos desta indústria.

No que se refere às Portarias propriamente ditas, acreditamos que houve um significativo avanço na aderência da regulação proposta com a Lei 9.478/97 quando comparado com as minutas colocadas em consulta pública em 2003. Vale mencionar especificamente a obrigação de promoção de Concurso Público de Alocação de Capacidade para os gasodutos novos e não apenas para a expansão e a eliminação do conceito de Mercado Emergente e das restrições para oferta de Serviço de Transporte Interruptível.



No entanto, permanecem alguns conceitos que, acreditamos, efetivamente favorecem o abuso do poder de monopólio no segmento de transporte e impedem a competição na compra e venda de gás, estendendo, na prática, o monopólio à comercialização do produto.

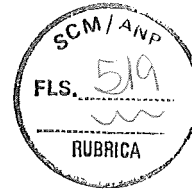
A principal delas refere-se ao artigo que trata do Concurso Público de Alocação de Capacidade – CPAC. Estabelece-se no Artigo 9, inciso iv, que o critério de alocação de capacidade de transporte será o menor preço de gás. Como já dito anteriormente, as atividades de comercialização e transporte de gás estão em esferas distintas, sendo o transportador um veículo neutro. Ao se estabelecer o preço de venda de gás como o critério de alocação de capacidade, está se delegando ao transportador o poder de avaliar contratos de venda de gás. Com este artigo, aloca-se ao agente transportador o poder de interferir no preço de venda do produto, autoridade esta que nem a própria Agência Reguladora tem, pois a Lei 9478/97 estabeleceu um período máximo de 36 meses (posteriormente postergado por mais 6 meses) para a desregulamentação dos preços de derivados de petróleo e do gás natural.

Considerando a estrutura da indústria brasileira de gás, em que o principal Carregador atua (e controla) de forma integrada em todos os elos da cadeia, repassa-se, de fato, para o incumbente todas as informações comerciais dos demais ofertantes de gás no mercado. Acreditamos que isto contribui sobremaneira para o aumento do poder de mercado deste agente.

Vale lembrar, mais uma vez, que a comercialização de gás é uma atividade desregulada e normalmente deve ser tratada como uma questão contratual, sujeita à confidencialidade se as partes assim o desejarem. O critério para alocação de capacidade num processo não discriminatório deve ser basicamente a tarifa de transporte oferecida por cada um dos carregadores. Além disso, como comparar preços de gás com níveis de take or pay diferentes? A decisão sobre qual melhor pacote de preço de gás só cabe à companhia distribuidora e ao comprador de gás, que conhecem todos os outros capítulos do contrato e os negociou com os possíveis supridores.

Na Nota Técnica ANP no. 006/2005 SCM que acompanha as Portarias menciona-se que tal instrumento tem como objetivo atender diversos interesses da cadeia. Mas efetivamente, este mecanismo retira das distribuidoras o poder de contratar como lhes convém, inclusive a possibilidade de contratar capacidade e posteriormente ir ao mercado procurar a oferta de gás que melhor lhe atenda.

Gostaríamos de sugerir ainda que o conceito, explicitado na Nota Técnica, de obrigatoriedade de realização do procedimento de oferta pública de capacidade



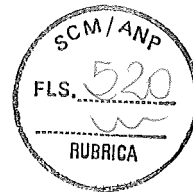
também para novos projetos, fosse mais claramente estabelecido no texto da Portaria. A redação constante da minuta em consulta pode levar a questionamentos quanto a tal obrigação uma vez que o Artigo 4º introduz o conceito de exceção para o acesso não discriminatório em caso de Novas Instalações de Transporte. Nosso entendimento é que tal exceção valeria apenas para novas solicitações de capacidade após a implantação do projeto e até 4 anos após sua entrada em operação, mas a redação não é clara.

Por último, acreditamos que faltam nesta minuta de Portaria, os critérios para o estabelecimento de um processo de resolução de conflitos pela ANP, quando a algum agente for negado o acesso não discriminatório à capacidade disponível. Note que as novas regras não prevêem prazos de resposta do transportador a uma solicitação de capacidade, o que corrobora o uso de práticas discricionárias por parte do transportador e dificulta a contratação de serviços. Tais prazos deveriam ser rígidos e estar claramente definidos na Portaria, que deveria incluir também o processo de arbitragem quando um transportador eventualmente postergar a entrega das informações e portanto do processo decisório.

A minuta de Portaria de **critérios tarifários** é bastante vaga e não estabelece objetivamente o conceito de tarifas baseadas em custo de prestação do serviço. Isto, aliado à falta de tratamento adequado da possibilidade de discriminação no oferecimento do serviço através de critérios não tarifários (balanceamento do gasoduto, gás para uso do sistema etc) cria espaço para que a tarifa seja utilizada para a discriminação na prestação dos diversos serviços, ou para a apropriação indevida de renda para um determinado agente da cadeia.

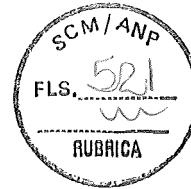
Tendo em vista que a aplicação das Portarias vale somente para os novos contratos a serem assinados após sua publicação, a aplicação do critério de tarifa compartilhada (roll-in) deve levar em consideração a assimetria dos contratos de transporte existentes e dos novos contratos em um mesmo gasoduto. No que se refere especificamente aos contratos originais do gasoduto Brasil-Bolívia, por exemplo, estes tem privilégios não tarifários (limite na cobrança de gás para uso no sistema, possibilidade de incorrer em desequilíbrio sem penalidade, etc) que significam na prática custos totais de transporte mais baixo, considerando uma mesma tarifa de capacidade. Acreditamos que este fato vai contra o critério de acesso não discriminatório. Assim, é necessário que seja incluído no texto da Portaria que o eventual cálculo na tarifa compartilhada leve em consideração, além do novo investimento, os acréscimos de custo operacional e sua alocação entre os carregadores antigos e novos, de forma a minimizar distorções.

Adicionalmente não fica claro se os atuais contratos de transporte deverão se ajustar aos critérios propostos na Portaria de tarifas. Hoje a estrutura tarifária é



distinta da aqui proposta e aconselha-se uma menção explícita à obrigação de migração para a nova estrutura. Ou, no conceito de não se romper contratos já assinados, esclarecer que as novas regras deverão ser aplicadas com o intuito de minimizar os desequilíbrios possíveis entre os novos contratos e os contratos ora existentes.

A seguir apresentamos os comentários específicos a cada artigo das Portarias.



Mudanças Específicas Propostas nas Portarias

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO - ANP

RESOLUÇÃO N° ____, DE ____ DE _____ DE 2005

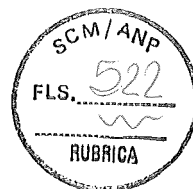
Regulamenta o acesso às instalações de transporte dutoviário de gás natural.

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 2005, resolve:

Art. 1º Regulamentar o uso das instalações de transporte dutoviário de gás natural, mediante remuneração adequada ao Transportador.

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

- I. Capacidade Contratada de Entrega: capacidade diária 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 diária de transporte a qual o Transportador se obriga a disponibilizar para o Serviço de Transporte Firme, conforme o respectivo contrato de transporte;
- III. Capacidade Disponível de Transporte: diferença entre a Capacidade Máxima de Transporte e a soma das Capacidades Contratadas de Transporte para Serviço de Transporte Firme;
- IV. Capacidade Máxima de Transporte: máximo volume diário de gás natural que o Transportador pode movimentar em 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;
- 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 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;



Comentários BG Comércio e Importação Ltda

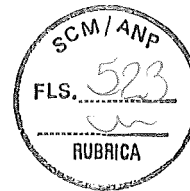
- X. Interessado: empresa ou consórcio de empresas que solicita formalmente o serviço de transporte dutoviário de gás natural;
- XI. Nova Instalação de Transporte: Instalação de Transporte com menos de 4 (quatro) anos do início de sua operação comercial, que não interligue Pontos de Recepção e Entrega já conectados por dutos existentes;
- XII. Ponto de Entrega: ponto no qual o gás natural é entregue pelo Transportador ao Carregador ou a quem este autorize.
- XIII. Ponto de Recepção: ponto no qual o gás natural é recebido pelo Transportador do Carregador ou de quem este autorize;
- XIV. 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;
- XV. 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;
- XVI. Transportador: empresa ou consórcio de empresas autorizadas pela ANP a operar as Instalações de Transporte;
- XVII. Zona de Entrega: área geográfica limitada, correspondente à região objeto de concessão estadual de distribuição de gás canalizado;
- XVIII. 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 às suas Instalações de Transporte, assim como a conexão de suas instalações com outras Instalações de Transporte, exceto nos casos em que, sem prejuízo do disposto no Art. 7º desta Resolução, a solicitação do serviço refira-se a Novas Instalações de Transporte.

~~§1º Nos casos em que a Nova Instalação de Transporte seja considerada um projeto estratégico, no âmbito da política energética nacional, o período de 4 (quatro) anos, constante do Inciso XI do Artigo 2º, poderá ser estendido a até 8 (oito) anos, conforme estabelecido pela ANP.~~

Comentário BG: Sugere-se que o parágrafo primeiro seja eliminado por 2 razões (i) a definição de “projeto estratégico” é vaga. Adicionalmente, mesmo projetos estratégicos se beneficiariam com uma aceleração na utilização do gasoduto, reduzindo os custos da infra-estrutura, portanto não há conflito com o conceito de acesso; (ii) segundo o disposto na Nota Técnica No. 006/2005-SCM a obrigatoriedade de acesso se aplica a todos os gasodutos, sendo a exceção de 4 anos para nova CPAC aplicada após a CPAC original. Assim, para evitar dúvidas de interpretação, esta restrição ficaria melhor estabelecida no Artigo 8º.



Comentários BG Comércio e Importação Ltda

§2º 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; a serem aprovadas pela ANP e disponibilizados para todos os agentes.

Art. 5º O Transportador atenderá Interessados em contratar Serviço de Transporte Interruptível, utilizando-se da Capacidade Ociosa de Transporte, observado o disposto no artigo 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 - O Transportador deverá elaborar, e enviar à ANP no prazo de 60 (sessenta) dias antes da sua aplicação, os modelos de contrato previstos no caput desse artigo,.

Art. 7º Toda Capacidade Disponível de Transporte para a contratação de STF em Instalações de Transporte em operação ou decorrentes de Nova Instalação de Transporte será ofertada e alocada segundo os procedimentos de CPAC

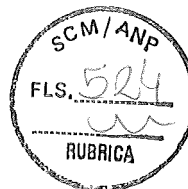
Comentário BG: Deixar claro que a obrigatoriedade de realização de CPAC se aplica ao novos gasodutos a serem construídos no Brasil, como explicitado na Nota Técnica. Com esta inclusão, pode-se eliminar a primeira parte do §1º.

§1º A Capacidade de Transporte em projetos que não entraram em operação será objeto de realização de CPAC, com exceção dos projetos em processo de licenciamento ambiental ou de declaração de utilidade pública na data da publicação desta Resolução.

§2º 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.

Art. 8º O Transportador deverá realizar novo CPAC sempre que haja a solicitação de novo STF e, no mínimo, 1 (um) ano da realização do último CPAC referente àquela Instalação de Transporte.

Art. 9º O regulamento do CPAC observará os princípios da transparência, da isonomia e da publicidade e disporá sobre:



Comentários BG Comércio e Importação Ltda

- I. Critérios e procedimentos para o dimensionamento do projeto de expansão de capacidade, quando aplicável;
- II. Zonas de Recepção e Entrega atendidas;
- III. Metodologia de cálculo da tarifa de transporte, incluindo o custo médio ponderado de capital;
- IV. Critério de alocação de capacidade entre os Interessados, **baseado nas tarifas ofertadas** (eliminar: “baseado no menor preço de gás natural ofertado a montante da referida Instalação de Transporte”);

Comentário BG: Ver texto introdutório. O preço do gás natural é uma atividade desregulada, e não cabe ao transportador controlar este item, especialmente quando o atual sistema de transporte brasileiro é controlado pelo Carregador incumbente. Implícito nesta proposta está o credo de que o comprador/cia distribuidora não tem competência para contratar seu gás de forma mais adequada a seu mercado.

- V. Condições para o redimensionamento do projeto de expansão de capacidade, quando aplicável;
- VI. 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 Capacidade Contratada na referida Instalação de Transporte e, em seguida, os critérios definidos pelo Transportador.

Comentário BG: Sugerimos incluir prazos rígidos a serem cumpridos pelo transportador quando da solicitação de realização de uma CPAC, e o processo arbitral caso os mesmos não sejam cumpridos.

Art. 10 O proprietário de Instalações de Transferência que sejam reclassificadas como Instalações de Transporte transferirá a titularidade, a operação e a manutenção destas instalações a um Transportador.

§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 Máxima de Transporte, quando solicitada a reclassificação.

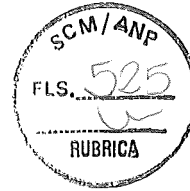
§2º Os contratos de transporte serão celebrados no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados a partir da data de reclassificação.

Art. 11 O descumprimento do disposto na presente Resolução implica as sanções administrativas previstas na legislação aplicável.

Art. 12 Ficam revogadas a Portaria ANP 98/2001 e demais disposições em contrário.

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

Diretor-Geral



AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO - ANP

PORTARIA N° ____, DE ____ DE _____ DE 2003

Regulamenta os critérios tarifários aplicáveis ao transporte dutoviário de gás natural.

O DIRETOR-GERAL DA AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO – ANP, no uso das atribuições legais, considerando o disposto no artigo art. 8º, inciso VI, da Lei n.º 9.478, de agosto de 1997, com base na Resolução de Diretoria n.º ____, de ____ de _____ de 2005, torna público o seguinte ato:

Art. 1º Constitui objeto da presente Resolução o estabelecimento dos critérios para cálculo de tarifas de transporte dutoviário de gás natural.

Art. 2º As definições contidas na Resolução ANP n.º XXXXXX, que regulamenta o acesso às instalações de transporte dutoviário de gás natural, ou outra que venha a substituí-la, ficam incorporadas a esta Resolução.

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

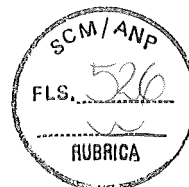
Art. 4º As tarifas aplicáveis a cada serviço e/ou carregador serão compostas por uma estrutura de encargos relacionados à natureza dos custos atribuíveis a sua prestação, devendo refletir:

- I. os custos da prestação eficiente do serviço, incluído o custo médio ponderado ; e
- II. os determinantes de custos, tais como a distância entre os pontos de recepção e entrega, o volume e o prazo de contratação, observando a responsabilidade de cada carregador e/ou serviço na ocorrência desses custos e a qualidade relativa entre os tipos de serviço oferecidos.

Comentário BG: Para um mesmo serviço as tarifas devem ser iguais, portanto não haveria como um carregador impor responsabilidades diferentes para o custo tarifário, uma vez que é o tipo de serviço que impõe custos. Portanto a expressão “*responsabilidade do carregador deveria ser eliminada*”. A não ser que se esteja cobrindo aqui a possibilidade de tratamento contratual diferente entre 2 carregadores, sendo que um teria mais flexibilidade de operação (ex dos contratos TCQ, TCX e TCO que praticamente não tem limites de operação) consequentemente impondo custos maiores ao transportador e portanto estariam sujeitos a tarifas maiores.

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;
- 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.

Comentário BG: Cabe esclarecer a obrigatoriedade de adaptação dos contratos atuais a esta estrutura de tarifa. Ou pelo menos diminuir as distorções entre os novos contratos e os existentes

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 deste serviço, tomando como referência a tarifa do serviço de transporte firme, e sempre inferior a ela.

Comentário BG: Explicitar que a tarifa interruptível deve ser menor que a tarifa firme, por ser um serviço sem garantia e portanto de qualidade inferior.

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 Resolução.

Art. 8º A tarifa para a capacidade de transporte adicional, a partir de investimentos em expansão de capacidade, será igual ao maior valor entre a tarifa compartilhada, calculada com base nos custos associados à capacidade existente e à expansão, e a tarifa incremental, calculada com base na capacidade e nos custos adicionais, associados apenas à expansão da instalação de transporte.

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 do serviço de transporte, incluindo os custos associados à movimentação de gás.

COMENTÁRIO BG: A aplicação da tarifa compartilhada deve levar em conta que as características “especiais” dos contratos de transporte assinados antes da publicação destas portarias significa na prática que a qualidade do serviço daqueles contratos será sempre melhor do que as dos novos contratos (custos não tarifários, como por exemplo gás para uso do sistema). Portanto tarifas numericamente iguais significam, na prática custos de transporte mais baixas para os contratos originais. Dessa forma o cálculo da tarifa compartilhada não pode ser feito apenas pela aplicação de uma média aritmética, devendo levar em consideração estes outros custos não tarifários.

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;

Comentários BG Comércio e Importação Ltda



Art. 10 As reduções nas tarifas de transporte previstas nesta Resolução estarão condicionadas à comprovação, por parte do carregador, do repasse integral ao preço de venda do gás às distribuidoras e concessionárias de gás canalizado, caso este seja comercializado.

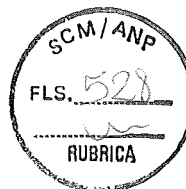
Comentário BG: Deixar claro que o Carregador não tem como controlar o repasse ao consumidor final, uma vez que ele vende à distribuidora.

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 Resolução implicará as sanções administrativas previstas na legislação aplicável.

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

Diretor-Geral



AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO - ANP
Sistema de Gestão de Fluxos de Trabalho

NÚMERO DO DOCUMENTO
27590 - RIO

DATA/HORA ABERTURA
23/08/2005 11:07:13

ASSUNTO DO DOCUMENTO

Encaminha carta ABRAGET 023/05. referente Consulta Pública 0830/2005.

EMITENTE
ABRAGET

RESPONSÁVEL
Xisto Vieira Filho

RESPONSÁVEL PELA ABERTURA
Cassio Barbosa.worktime

LOCALIZAÇÃO ATUAL
Christiane Borges.worktime

POR ONDE PASSOU
Cassio Barbosa.worktime - 23/08/2005 11:09:32



Carta ABRAGET 023/05

Rio de Janeiro, 22 de agosto de 2005.

Sr. José Cesário Cecchi
Superintendente de Comercialização e Movimentação de Petróleo,
Seus Derivados e Gás Natural
Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP)
Av. Rio Branco, 65/17º andar - Centro
20090-004 - Rio de Janeiro - RJ

Ref.: Consulta Pública 0830/2005

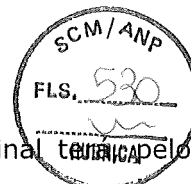
Prezado Senhor,

Vimos, por meio desta, apresentar nossa contribuição a Consulta Pública 0830/2005 referente às minutas de resolução que regulamentam o acesso aos gasodutos de transporte de gás natural, a cessão de capacidade de transporte dutoviário de gás natural e os critérios tarifários para o transporte dutoviário de gás natural, com o se segue:

(a) Acesso aos Gasodutos de Transporte de Gás Natural

De acordo com a minuta apresentada, um Transportador só será obrigado a conceder o livre acesso às suas instalações após 4 anos (ou 8 anos, no caso de um projeto definido como estratégico) do início de sua operação. No final deste período, caso seja comprovado que há capacidade ociosa no gasoduto em questão, o Transportador é obrigado a conceder acesso não discriminatório às suas instalações a qualquer interessado, mediante a remuneração adequada.

Para que um projeto de gasoduto seja economicamente viável, o Transportador deverá realizar um contrato de serviço de transporte firme com um Carregador referente à capacidade máxima de transporte pelo período de amortização do investimento. Portanto, após 4 anos, o Transportador só será obrigado a conceder acesso a sua instalação de transporte através de contrato interruptível até o final



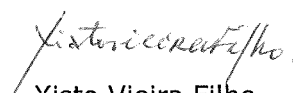
do período de amortização. Ou seja, o Carregador original pelo período de amortização do gasoduto, prioridade no transporte de gás natural sobre um segundo Carregador interessado.

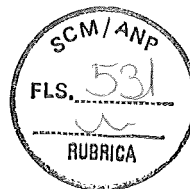
Tendo em vista o exposto acima, acreditamos que o estabelecimento de um período de tempo em que as novas instalações de transporte estejam isentas do livre acesso inibe o desenvolvimento do mercado de gás natural, e está no sentido contrário da diretriz estabelecida no Art. 58 da Lei 9.478/97.

(b) Critérios Tarifários para o Transporte Dutoviário de Gás Natural

Sugerimos que a parcela da tarifa relacionada ao custo da distância entre pontos de recepção e entrega seja incorporada a tarifa final de forma gradativa, conforme o crescimento do mercado de gás natural. Receamos que, caso esta parcela não seja incorporada de forma gradativa, alguns projetos de transporte de gás por meio de dutos, importantes para o desenvolvimento do mercado de gás e do país, se tornem economicamente inviáveis.

Atenciosamente,


Xisto Vieira Filho
Presidente



AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO - ANP
Sistema de Gestão de Fluxos de Trabalho

NÚMERO DO DOCUMENTO
28109 - RIO

DATA/HORA ABERTURA
26/08/2005 13:10:03

ASSUNTO DO DOCUMENTO

Encaminha documento referente Consulta Pública das Portaria de acesso a Instalações de Transporte de Gás Natural.

EMITENTE

Gas TransBoliviano S.A.

RESPONSÁVEL

Alfonso Canedo Quiroga

RESPONSÁVEL PELA ABERTURA

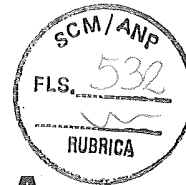
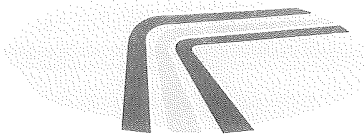
Cassio Barbosa.worktime

LOCALIZAÇÃO ATUAL

Christiane Borges.worktime

POR ONDE PASSOU

Cassio Barbosa.worktime - 26/08/2005 13:12:26



Gas TransBoliviano S.A.

NIT: 1028473020

Sta Cruz 22 de agosto de 2005.
GTB 774/2005

Señores:
Agencia Nacional del Petróleo (ANP)
A quien corresponda
Presente.-

**REF: Consulta Pública de las Portarias de acceso, cesión y principios
tarifarios para el transporte de Gas Natural**

De mi mayor consideración:

Respetuosamente nos dirigimos a usted para dar a conocer algunos de nuestros comentarios a las 3 Portarias de referencia que fueron publicadas en su Pagina Web para consulta pública.

En principio y líneas generales consideramos que las mismas cumplen con los requerido para llevar a cabo de manera eficiente las actividades de transporte de Gas Natural, sin embargo consideramos que debería existir una mayor coordinación con el ente regulador de Bolivia al momento de definir algunos conceptos sobre en todo en materia de acceso de capacidad.

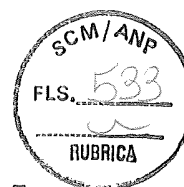
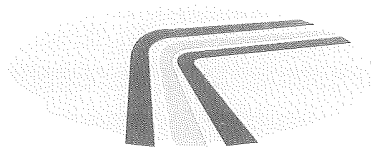
Como usted podrá apreciar que algunas de nuestras observaciones están relacionadas con temas de redacción y no es nuestra intención modificar el fondo de los documentos.

Dejamos a consideración de usted las recomendaciones que detallamos a continuación, de existir la necesidad de cualquier aclaración adicional no dude en contactarnos.

Sin otro particular lo saludamos muy atentamente,

Alfonso Canedo Quiroga
Gerente de Marketing & Asuntos Regulatorios
GAS TRANSBOLIVIANO S.A.

c.c.: Gavin Garcia – Gerente Comercial GTB
Ed Miller – Gerente General GTB
Hugo de La Fuente – Superintendencia de Hidrocarburos



Gas TransBoliviano S.A.

NIT: 1028473020

Comentarios a la Reglamentación de Acceso a Instalaciones de Transporte (GTB - Gas TransBoliviano S.A)

Comentario General:

Siendo que Bolivia y Brasil se han convertido en socios estratégicos para exportación-importación de gas natural, es importante que los criterios de la Reglamentación de acceso a capacidad sean compatibles. Existen muchas definiciones en las Normas de Libre Acceso en Bolivia (NLAs) que no se ajustan a las definiciones propuestas en esta Portaria.

Comentarios Específicos:

Art. 1 – Modificar la redacción actual por: “Reglamentar el acceso y uso de las instalaciones de transporte.....” - Consideramos que uso no necesariamente implica acceso a capacidad.

Art. 2 –

Inciso I.

Capacidad Contratada de Entrega: Se tiene que precisar si esta capacidad de entrega incluye gas combustible o simplemente es neto de gas combustible.

Así mismo, consideramos pertinente hablar de Capacidad diaria de entrega y no así retirada, porque la capacidad diaria de retirada podría entenderse como la capacidad del Cargador u otro por cuenta de este de recibir el gas natural entregado por el Transportador, lo cual no esta bajo el control del transportador.

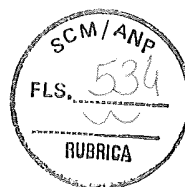
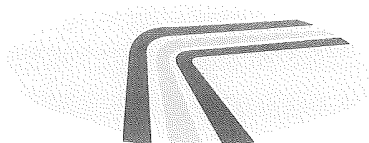
Inciso II.

Capacidad Contratada de Transporte: La actual redacción excluye la posibilidad de tener Capacidad Contratada de manera interrumpible. Consideramos que se debería incluir una redacción más general.

“Es la cantidad volumétrica por unidad de tiempo que el cargador contrata con el Transportador entre los puntos de recepción y entrega”

Inciso III

Capacidad Disponible de Transporte: al final de esta definición se debería incluir que esta Capacidad disponible puede ser ofrecida y contratada para servicio firme e interrumpible



Gas TransBoliviano S.A.

NIT: 1028473020

Inciso V

Capacidad Ociosa de Transporte: Es importante aclarar que esta Capacidad se puede utilizar para brindar servicio interrumpible.

Inciso VIII – La redacción en la última parte de esta definición podría entenderse como que el Transportador tendrá disponible estaciones de reducción en los puntos de entrega lo cual no sería correcto puesto que al tratarse de sistemas de transmisión de alta presión, el transportador debería entregar el gas en el punto de entrega a la presión del sistema y no así operar estaciones de reducción de presión, esta es una obligación del cliente o usuario final.

Inciso XIV

Servicio de Transporte Firme (STF): La redacción debería modificarse para que se lea así: “Servicio de transporte en el cual el Transportador se obliga a reservar un nivel de capacidad contratado para uso exclusivo del cargador o del cesionario de capacidad el cual deberá ser programado y transportado de acuerdo a los Términos del Contrato.

El motivo del cambio se debe a que la verdadera obligación del Transportador consiste en reservar una fracción de la capacidad para el cargador en firme y no así en “programar y transportar un volumen de gas natural solicitado por el Cargador...”

Inciso XVI

Transportador: Se tiene que incluir la posibilidad de que el transportador no solamente sea la empresa autorizada por la ANP para operar instalaciones de transporte sino también construir instalaciones de transporte.

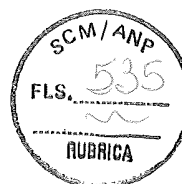
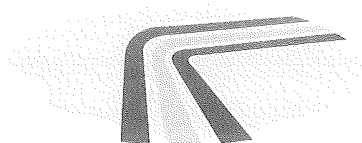
Art 4. Es importante aclarar que las ampliaciones de capacidad no son consideradas Instalaciones Nuevas de Transporte y que el Transportador deberá ofrecer acceso no discriminatorio a las mismas.

Inciso S – 2do

Es importante aclarar que los acuerdos de interconexión deberán ser adecuados de manera que puedan servir para el transporte de múltiples cargadores.

Art. 6 Es necesario incluir Puntos de Recepción y Entrega como otra categoría. Si bien se ha incluido el concepto de Zonas de Recepción y Zonas de Entrega esto no es suficiente.

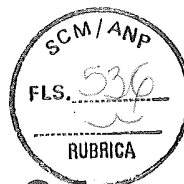
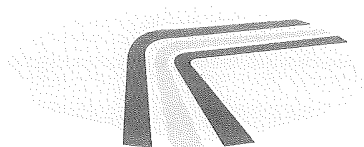
Art 6 (Parágrafo Único) Además de elaborar y enviar a la ANP los modelos de contrato, el Transportador también deberá elaborar y enviar los Términos y Condiciones Generales los mismos que sirven como un anexo al Modelo de Contrato.



Gas TransBoliviano S.A.

NIT: 1028473020

Art 7. Los procedimientos de asignación de capacidad para STF (CPAC) deben ser alineados en plazos y condiciones con los procedimientos de las Normas de Libre Acceso en Bolivia, siendo que cualquier Cargador que desee importar gas de Bolivia deberá regirse por otro tipo de procedimientos que probablemente no sean compatibles.



Gas TransBoliviano S.A.

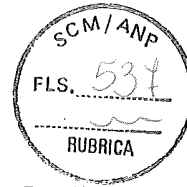
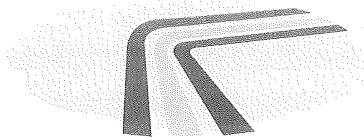
NIT: 1028473020

Comentario a la Portaria que Reglamenta la Cesión de Capacidad

(GTB – Gas TransBoliviano S.A)

Comentarios:

- Es importante incluir un artículo que indique que el cargador cesionario deberá cumplir con las condiciones de solvencia crediticia establecidas por el Transportador.
- Se tiene que incluir la posibilidad que el Cargador cedente pueda ceder su capacidad a varios cargadores cesionarios y no solamente a uno
- En el Art 4 Inciso 3 no se puede dejar a la discreción del cargador cedente la negociación de precio y forma de pago, estos términos ya están establecidos en el contrato y el transportador aplicara los mismos al Cargador cesionario. Como esta actualmente redactado parecería que el Cargador cedente puede modificar las condiciones de precio y forma de pago.
- El Art. 11 dice *que Las tarifas aplicables a cualquier tipo de servicio de transporte de Gas Natural deberán ser comunicadas a la ANP y divulgadas al mercado*, pero tal vez fuera necesario (1) decir que la ANP tiene la capacidad de aprobar u observar estas tarifas (2) Se podría establecer por cual medio se divulgará la información (Internet, prensa escrita..)



Gas TransBoliviano S.A.

NIT: 1028473020

Comentario a la Portaria que reglamenta los Criterios Tarifarios aplicables al Transporte de Gas Natural por Ductos

(GTB – Gas TransBoliviano S.A)

Comentario General:

Se tiene que establecer si las Tarifas se basaran en un flujo de caja descontado o serán calculadas en base a otra metodología como ser Costo de Servicio.

Comentarios Específicos:

Art. 5to

Tarifa deberá estar compuesta por un Cargo de Capacidad y un Cargo Variable o de "Movimentacao". No es clara la necesidad de incluir los conceptos de Cargo de capacidad de entrada y el Cargo de capacidad de salida. Todos los Cargos fijos se incorporan en el Cargo por Capacidad y los costos asociados con el volumen transportado se incorporan en el Cargo Variable.

Art. 6.

La tarifa de transporte interrumpible debería ser la misma que la tarifa de servicio firme para evitar que existan cargadores que quieran obtener una ventaja ante el inversionista que asume el riesgo de la ampliación de capacidad bajo tarifa firme y a largo plazo.

Art. 3º

Concluye diciendo que *pudiendo celebrar, caso necesario, adendum al contrato de transporte vigente, relativo a la capacidad cedida...* se podría resaltar que para este adendum se debe contar con la autorización del cargador, esto en vista que el párrafo único siguiente a este artículo establece que la cesión de capacidad no liberará al cargador de sus obligaciones contractuales frente al transportador