

Nota Técnica 037/2002-SCG

Rio de Janeiro, 01 de agosto de 2002.

**CONSIDERAÇÕES SOBRE A MINUTA DE PORTARIA DE LIVRE ACESSO
ÀS INSTALAÇÕES DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL**

1. Introdução

O artigo 58 da Lei 9.478 introduziu no país o princípio do acesso de terceiros aos dutos e terminais marítimos destinados à movimentação de petróleo, seus derivados e gás natural. No que se refere ao transporte de gás natural por dutos, este princípio esteve regulamentado pela Portaria ANP nº 169/98 durante o período de novembro de 1998 a abril de 2001.

Em fevereiro de 2001, a ANP colocou em consulta pública uma proposta de Portaria que detalhava e modificava determinados aspectos presentes na Portaria vigente naquele momento, dentre os quais destacam-se:

- a introdução do conceito de Concurso Aberto para a oferta e alocação de capacidade de transporte de gás, proporcionando oportunidades para a entrada de novos agentes supridores;
- o detalhamento dos critérios tarifários para o transporte por gasodutos;
- a exigência de fornecimento por parte do transportador de uma série de informações, garantindo maior transparência ao mercado e à ANP;
- a regulamentação da cessão (revenda) de capacidade, até então proibida pela Portaria anterior.

Como resultado da consulta pública, foram recebidas 25 sugestões de empresas de petróleo e energia (11), empresas transportadoras (3), associações de classe (2), universidades e centros de pesquisa (2), advogado (1), pessoas físicas (4) e comentários internos da ANP (2).

Após o período de consulta pública, a SCG/ANP consolidou todos os comentários e sugestões recebidos para a elaboração de uma nova proposta de Portaria. No entanto, foi observada uma necessidade urgente de expansão da capacidade de transporte de gás natural para atendimento às usinas do Programa Prioritário de Termoeletricidade, com objetivo de contornar a crise de oferta de energia elétrica por que passava o país naquela ocasião.

Assim, a SCG/ANP viu-se obrigada a voltar seus esforços para a publicação de uma Portaria regulamentando o processo de expansão da rede de gasodutos, necessária ao

atendimento das térmicas. Em junho de 2001, publicou-se a Portaria ANP nº 98, determinando a realização do Concurso Aberto para a oferta de capacidade de transporte decorrente da expansão de capacidade dos dutos em operação no País. Essa decisão garantiria a oferta pública de capacidade e daria chances para que novos agentes supridores entrassem no mercado. A elaboração de uma regulamentação definitiva para o livre acesso demandaria mais tempo e poderia levar à contratação direta de toda a capacidade decorrente da expansão pela PETROBRAS, sem ser dada oportunidade a novos entrantes, adiando por tempo considerável o surgimento de pressões competitivas no suprimento de gás natural no país.

A Portaria ANP nº 98/01 utilizou alguns conceitos introduzidos na proposta de Portaria colocada em consulta pública e aproveitou diversas sugestões recebidas. De qualquer forma, esta Portaria foi pontual e determinou a realização do Concurso Aberto que encontra-se ainda em andamento.

Com a evolução do referido Concurso Aberto, a ausência de uma regulamentação definitiva para o livre acesso foi colocada por participantes do processo como mais uma fonte de incerteza para as empresas interessadas em assumir compromissos de longo prazo associados à contratação de capacidade firme de transporte de gás.

Neste contexto, e aproveitando as lições e experiências observadas durante a realização do Concurso Aberto em andamento, a SCG/ANP está trabalhando na construção de um conjunto de regulamentos que permita a implementação do livre acesso a gasodutos, a entrada de novos agentes no mercado e o desenvolvimento de um ambiente competitivo de gás natural no Brasil.

O conteúdo da proposta de Portaria colocada para consulta pública em 2001 foi dividido em quatro novas Portarias, que tratam do livre acesso às instalações de transporte, das informações que devem ser disponibilizadas, da cessão de capacidade de transporte e dos critérios tarifários.

2. Comentários Gerais

A minuta de Portaria regulamentando o acesso a gasodutos, colocada em consulta pública, foi elaborada a partir das seguintes princípios:

- *Garantia do Livre Acesso Não-Discriminatório:* A proposta de Portaria ratifica a vigência deste princípio para qualquer interessado em utilizar capacidade de transporte de gás natural, reafirmando conceitos fundamentais previstos na regulamentação anterior e introduzindo novos, como a padronização dos contratos e das condições de prestação dos serviços de transporte de gás natural, que reduz os riscos de tratamento discriminatório e os elevados custos de transação associados ao processo de negociação.
- *Simplicidade:* A regulamentação proposta é curta e simples, concentrando-se nos pontos essenciais e buscando evitar sofisticadas desnecessárias. Neste sentido, acreditamos que seja compatível com a dimensão e o grau de desenvolvimento atuais do mercado de gás natural no país.
- *Respeito à Livre Iniciativa:* Em linha com o modelo definido na legislação, a regulamentação do acesso ao transporte de gás reconhece o papel ativo das empresas envolvidas no desenvolvimento do setor, cabendo fundamentalmente à ANP questões associadas ao monitoramento das práticas de mercado e à resolução de eventuais conflitos entre os agentes.

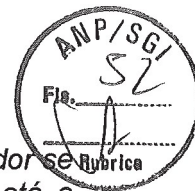


- *Eliminação de Barreiras à Entrada de Novos Agentes:* Favorecida pela obrigatoriedade da realização de Concurso Aberto para a alocação de capacidade no sistema de transporte, a eliminação de barreiras à entrada no mercado de gás natural consiste em uma das motivações da própria introdução do livre acesso às instalações de transporte, de forma a permitir o surgimento de pressões competitivas na comercialização do combustível.

3. A Redação dos Artigos

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

- I. Capacidade Contratada de Entrega: capacidade de retirada de gás natural em determinado Ponto de Entrega a qual o Transportador se obriga a disponibilizar para o Carregador, conforme o respectivo contrato de transporte;
- II. Capacidade Contratada de Transporte: capacidade de transporte a qual o Transportador se obriga a disponibilizar para o Carregador, conforme o respectivo contrato de transporte;
- III. Capacidade Disponível de Transporte: diferença entre a Capacidade Máxima de Transporte e a soma das Capacidades Contratadas de Transporte;
- IV. Capacidade Máxima de Transporte: máximo volume diário de gás natural que o Transportador pode movimentar em sua Instalação de Transporte;
- V. Capacidade Ociosa de Transporte: diferença entre a Capacidade Máxima de Transporte e o volume diário de gás natural programado para o Serviço de Transporte Firme, até o limite da Capacidade Contratada de Transporte;
- VI. Carregador: pessoa jurídica que contrata com o Transportador o serviço de transporte de gás natural;
- VII. Concurso Aberto: procedimento através do qual deve-se ofertar publicamente e alocar capacidade de transporte para o Serviço de Transporte Firme;
- VIII. Instalações de Transporte: conjunto de instalações necessárias à prestação do serviço de transporte dutoviário de gás natural, incluindo dutos, estações de compressão, de medição, de redução de pressão, de armazenagem e de entrega;
- IX. Interessado: pessoa jurídica que solicita formalmente o serviço de transporte de gás natural;
- X. Ponto de Entrega: ponto no qual o gás natural é entregue pelo Transportador ao Carregador ou a quem este autorize;
- XI. Ponto de Recepção: ponto no qual o gás natural é recebido pelo Transportador do Carregador ou de quem este autorize;



- XII. Serviço de Transporte Firme (STF): serviço de transporte no qual o Transportador obriga a programar e transportar o volume diário de gás natural solicitado, até a Capacidade Contratada de Transporte estabelecida em contrato;
- XIII. Serviço de Transporte Interruptível (STI): serviço de transporte no qual o Transportador se obriga a programar e transportar o volume diário de gás natural solicitado, caso disponha de Capacidade Ociosa de Transporte;
- XIV. Transportador: pessoa jurídica autorizada pela ANP a operar as Instalações de Transporte.
- XV. Zona de Entrega: área geográfica limitada, contendo um ou mais Pontos de Entrega;
- XVI. Zona de Recepção: área geográfica limitada, contendo um ou mais Pontos de Recepção.

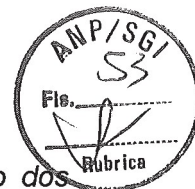
O artigo 2º da Portaria traz as definições consideradas necessárias à correta aplicação dos demais artigos. Procurou-se, sempre que possível, ajustar as definições da Portaria àquelas já discutidas e acordadas no processo de elaboração dos Termos e Condições Gerais da transportadora TBG, operadora do gasoduto Bolívia-Brasil, para o Concurso Aberto atualmente em andamento.

O primeiro bloco de definições refere-se à capacidade de transporte. Neste bloco, especial atenção deve ser dada à Capacidade Máxima, que reproduz a definição constante da antiga Portaria 169/98. Neste ponto, é importante ressaltar que a expressão "máximo volume" a que se refere o texto da Portaria não deve ser interpretada como um número absoluto. Para o cálculo da Capacidade Máxima de Transporte de um gasoduto, são necessárias informações sobre as características físicas das Instalações e do gás transportado, além das vazões e pressões mínimas em cada Ponto de Entrega, com as quais é possível, a partir de um modelo de simulação, obter uma estimativa confiável da capacidade desejada.

No contexto da Portaria, a definição de Capacidade Máxima faz-se necessária à condição de obrigatoriedade dada à prestação dos serviços Firme, em Capacidade Disponível, e Interruptível, em Capacidade Ociosa. Definidas como uma diferença, a partir do conceito de Capacidade Máxima, ambas as Capacidades Disponível e Ociosa reproduzem a complexidade de quantificação apenas mencionada. O que não significa, conforme mencionado, que não seja possível a definição de valores razoavelmente precisos para cada situação analisada.

A definição de Capacidade Contratada disposta na minuta de portaria pode diferir, por aspectos comerciais, da mesma definição contida nos contratos de transporte. Na portaria, interessa apenas a capacidade que o Transportador se obriga a disponibilizar. Já a definição de Capacidade Ociosa está associada a toda capacidade de transporte acima do programado para STF até a Capacidade Contratada. Assim, conforme está definido, excedentes programados para Carregadores firmes não devem ter prioridade de programação sobre o STI.

As demais definições são de compreensão mais imediata, com algum destaque para a definição de Instalações de Transporte. Chamamos a atenção para a redação deste inciso, que vincula a definição aos ativos necessários à prestação do serviço, não estando restrita às instalações físicas mencionadas.



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

Este artigo impede que o Transportador exerça a atividade de comercialização de gás natural, de forma a contribuir para a implementação do modelo de organização industrial idealizado pela SCG/ANP para o mercado de gás natural no Brasil, que pressupõe a separação das atividades de natureza monopolista daquelas potencialmente competitivas. A consolidação de uma estrutura de mercado caracterizada por um segmento de transporte independente e isonômico representa, possivelmente, a principal pré-condição ao desenvolvimento de um mercado competitivo de gás natural no país, conforme previsto na legislação.

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

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

O artigo 4º assegura o acesso não discriminatório de Interessados às Instalações de Transporte, bem como sua conexão com outras instalações.

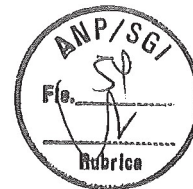
A novidade apresentada na presente minuta de Portaria é a obrigatoriedade do Acordo de Interconexão, uma consequência prática do modelo estabelecido em Lei para o segmento de transporte de gás. Sob regime de autorização, que pode ser concedida a distintos operadores, a rede interconectada de transporte de gás, que fisicamente representa uma única infra-estrutura integrada, passa a necessitar de instrumentos que definam procedimentos e responsabilidades entre os operadores dessas instalações, com reflexos operacionais importantes sobre a questão do acesso.

Assim, o objetivo fundamental é permitir o desenvolvimento e o bom funcionamento da infra-estrutura de transporte de gás natural no país, garantindo a operação segura e eficiente dessas instalações, condição necessária ao desenvolvimento de uma cultura do uso do gás, a partir da confiança dos consumidores no suprimento do energético.

Além disso, a questão do Acordo de Interconexão, estabelecendo de forma transparente os procedimentos de operação das Instalações de Transporte, está ainda diretamente ligada à garantia do acesso não discriminatório, conforme se viu no gasoduto Bolívia-Brasil a partir da experiência recente de coexistência de mais de um usuário em um sistema de transporte composto por mais de um operador.

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

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



O artigo 5º expressa a obrigatoriedade em prestar as modalidades básicas de serviço de transporte de gás, associadas às capacidades pertinentes a cada uma. Neste ponto, as questões de maior relevância estão ligadas às definições de Capacidade de Transporte, já comentadas nesta Nota. Resta apenas acrescentar que o artigo associa a obrigatoriedade de prestação de cada serviço a uma definição de capacidade, mas não os limita a estas definições. Em outras palavras, o Transportador está obrigado a prestar STF, caso disponha de Capacidade Disponível, o que não significa que ele não possa prestar um serviço de curto prazo, por exemplo, com características de STF, em uma situação em que não disponha de Capacidade Disponível, na forma definida pela Portaria.

Além disso, no caso de outras modalidades de serviço de transporte de gás, a Portaria apenas afirma que o Transportador deve atender à demanda de Interessados e, como nos outros casos, justificar em 15 dias caso não se considere em condições de prestá-los. Vale observar que a SCG/ANP optou por não incluir nesta proposta definições de outros serviços, como a definição de serviço de transporte de deslocamento (STD), que constava da minuta de Portaria colocada em consulta pública no ano passado e figurou entre as principais fontes de controvérsia naquela ocasião. A análise, por parte da equipe técnica da SCG/ANP, da experiência vivida na discussão e definição de outras modalidades de serviço aponta para, de um lado, a dificuldade em esgotar o tema em Portaria, para o qual cada Transportador terá melhores condições de formular alternativas mais adequadas às instalações que opera, e do outro, a irrelevância deste nível de detalhe na regulamentação. Assim, definidas as modalidades básicas e alguns princípios fundamentais, cada caso alternativo deve ser avaliado diante das suas especificidades.

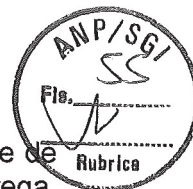
Da mesma maneira, Interessados na contratação de um determinado serviço em uma Instalação de Transporte podem fazer sua proposta, de forma a atender suas necessidades.

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

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

Ainda na linha da consolidação de um segmento de transporte independente, neste modelo passa a ser fundamental que todo serviço de transporte, que não mais pode ser realizado como uma atividade interna às operações de um produtor ou importador, seja formalizado em contrato. O contrato de transporte deverá explicitar o tipo de serviço, os termos e condições gerais, as Capacidades Contratadas de Transporte e de Entrega, entre outros aspectos do serviço prestado.

No que se refere à distinção mencionada entre Capacidade Contratada de Transporte e de Entrega, este, assim como a contratação de Capacidade de Transporte entre Zonas de Recepção e Entrega, é mais um ponto resultante da experiência em andamento de negociação dos termos para o Concurso Aberto no sistema TBG. Observou-se que a Capacidade de Transporte até determinada Zona de Entrega e a Capacidade de Entrega em determinado Ponto são conceitos efetivamente distintos. Assim, um Carregador pode contratar, por exemplo, 2 MMm³/d de Capacidade de Transporte até a Zona X,



composta por quatro Pontos de Entrega, e contratar apenas 0,5 MMm³/d de Capacidade de Entrega em cada Ponto, ou, caso tenha interesse em uma maior flexibilidade de entrega, pagar uma tarifa de entrega mais elevada e dispor de até 2 MMm³/d de Capacidade de Entrega em cada Ponto, o que o permitiria, conforme a sua necessidade, entregar todo o seu gás em um único Ponto.

Finalmente, o artigo se ocupa ainda da necessidade de submeter à aprovação da ANP as Zonas de Recepção e Entrega definidas pelo Transportador, de forma que estas venham a atender ao conjunto de usuários e consumidores, e não interesses privados de grupos econômicos isolados. A definição de Zonas de Entrega nos gasodutos atualmente em operação vem sendo objeto de preocupação por parte da SCG/ANP e de diversos representantes da indústria, conforme descrito na Nota Técnica SCG 08/2002. Quanto menores estas zonas, mais precisos são os compromissos do Transportador com os contratos existentes e futuros, tornando mais eficiente o processo de dimensionamento dos investimentos necessários para atender os novos contratos e da alocação destes custos entre os usuários. Contudo, perde-se em flexibilidade, importante especialmente em mercados em desenvolvimento. Assim, vale dizer que, conforme até mesmo sugerido por alguns agentes, as atuais Zonas de Entrega definidas para este Concurso Aberto em andamento foram consideradas adequadas no contexto atual, mas podem ser revistas futuramente, de forma a adaptar-se às novas necessidades do setor.

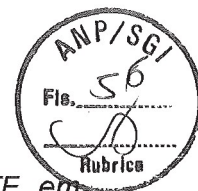
Art. 7º *Os Transportadores aplicarão aos seus Carregadores modelos padronizados de contrato para cada modalidade de serviço, além dos Termos e Condições Gerais de prestação do serviço que compõem os contratos.*

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

O artigo 7º introduz a uniformização das condições comerciais e operativas de prestação de serviços de transporte de gás da mesma natureza. A uniformização dessas condições representa um importante instrumento de garantia de acesso em bases não discriminatórias de qualquer usuário aos serviços de transporte. Sem esta condição, e diante da complexidade da atividade de transporte de gás, torna-se muito difícil comparar condições e preços, ficando o regulador cada vez mais refém de quem controla as Instalações. Diante da relevância dessas questões, e do impacto das mesmas sobre a competitividade de cada usuário do serviço, as negociações contratuais neste campo tornam-se demasiadamente longas e custosas. Conforme já mencionado no início desta Nota, os longos períodos de negociação contratual são custos de transação associados à simples utilização de uma infra-estrutura, que resultam em custos injustificados para toda a sociedade.

Assim, propõe-se a adoção de modelos padronizados dos contratos de transporte para cada tipo de serviço: STF, STI ou qualquer outro tipo de serviço de transporte oferecido ou solicitado. Vale mencionar que condições padrão de utilização de infra-estruturas de uso comum são práticas comuns em diversos países, tanto na indústria de gás natural como em outros setores de infra-estrutura, como os de telecomunicações e energia elétrica.

Além disso, a forma proposta permite o aproveitamento de todo o processo de negociação, em andamento, para se chegar às versões finais do contrato e dos Termos e Condições Gerais que serão aplicados no Concurso Aberto do sistema TBG, que representa já um enorme esforço de padronização, de forma a compatibilizar a Portaria com as questões comerciais já em andamento.



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

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

Mantendo o conceito introduzido na minuta de Portaria que passou pela consulta pública no ano passado, e aplicado por meio da Portaria ANP 98 de 2001, este artigo determina a realização de Concurso Aberto para a oferta e a alocação de capacidade para Serviço de Transporte Firme de gás, principal mecanismo disponível de garantia de condições isonômicas de acesso à infra-estrutura de transporte no país.

O artigo estabelece que o Manual deve ser apresentado com 60 dias de antecedência para a ANP, como foi feito no Concurso Aberto em andamento. Apesar de longa e trabalhosa, esta primeira experiência tem servido como uma espécie de projeto piloto, uma importante fonte de aprendizado e de aprimoramento da regulamentação e das práticas comerciais do setor.

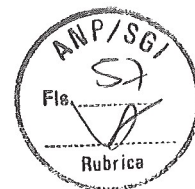
Contudo, seguindo a linha da Portaria 98/01, este mecanismo aplica-se exclusivamente a Instalações de Transporte já em operação. A Capacidade de Transporte resultante da construção de novos gasodutos pode ser contratada diretamente pelos Carregadores dispostos a assumir os riscos do projeto, de forma a não criar dificuldades adicionais à obtenção de financiamento para novos empreendimentos.

O caráter excepcional conferido aos novos projetos de gasoduto foi, desde a própria Portaria 98, o resultado de vários comentários recebidos na consulta pública realizada no ano passado. Alguns agentes criticaram bastante a proposta original de Concurso Aberto para qualquer forma de oferta de capacidade para STF, ressaltando as dificuldades de estruturação financeira de projetos de novos gasodutos, o que levou a SCG/ANP a rever sua posição.

Neste caso, entretanto, é importante ressaltar que o tratamento diferenciado a formas distintas de oferta de capacidade pode esbarrar em dificuldades conceituais, como a própria distinção entre novo gasoduto e expansão, e pode permitir mecanismos de restrição do acesso ou até mesmo gerar incentivos a formas ineficientes de expansão da rede de transporte. Sendo assim, solicitamos especial atenção dos participantes desta consulta pública para este tema, sobre o qual a SCG/ANP aguarda com expectativa as contribuições a serem apresentadas.

Art. 9º *O Manual do Concurso Aberto observará os princípios da transparência, da isonomia e da publicidade e disporá sobre:*

- I. critérios e procedimentos para o dimensionamento do projeto de expansão de capacidade, quando necessário;*
- II. forma de contratação de capacidade, definindo pontos ou zonas de recepção e entrega;*
- III. custo médio ponderado de capital, refletindo as condições de mercado e os riscos associados à prestação do serviço;*



- IV. *metodologia de cálculo da tarifa mínima da capacidade a ser ofertada;*
- V. *critério de alocação de capacidade entre os interessados;*
- VI. *condições para o redimensionamento do projeto de expansão de capacidade, quando necessário;*
- VII. *qualquer outro aspecto considerado relevante pelo Transportador.*

Novamente inspirado no conteúdo da Portaria 98/01, porém com algumas pequenas alterações que resultaram desta primeira experiência de Concurso Aberto, o artigo 9º apresenta o conteúdo mínimo do Manual do Concurso Aberto. Em linhas gerais, a idéia principal segue a de deixar ao Transportador, operador das Instalações e prestador do serviço, o detalhamento dos procedimentos de oferta e alocação, a partir dos itens essenciais identificados na Portaria. A seguir, são apresentados alguns breves comentários sobre cada um dos Incisos propostos.

- I. Este primeiro Inciso não determina um critério ou procedimento específico para o dimensionamento do projeto de expansão, diferentemente da minuta de Portaria anterior, posta em consulta pública no ano passado, que detalhava a etapa de manifestação de interesse e seus respectivos prazos. Após a Portaria 98/01, a etapa de manifestação de interesse foi incorporada no Manual do Concurso Aberto. Contudo, na prática, foram utilizadas reuniões e entrevistas para identificar a demanda real do mercado, uma vez que havia superposição de pedidos. Assim, optou-se nesta proposta em não definir o procedimento a ser utilizado. O importante é que o procedimento esteja claramente definido no Manual e seja transparente aos Interessados.
- II. O Manual deve identificar as zonas de recepção e entrega, que serão previamente aprovadas pela ANP, e esclarecer como será a contratação de capacidade de transporte e de entrega.
- III. O Manual deve apresentar o custo médio ponderado de capital aplicável ao cálculo das tarifas mínimas.
- IV. A forma de cálculo da tarifa mínima deve estar claramente expressa no Manual.
- V. Para não haver discriminação, a regra de alocação de capacidade deve ser justa e estar claramente definida no Manual.
- VI. No caso de expansões, deve-se prever as condições em que pode haver um redimensionamento do projeto inicial, seja no sentido de ampliá-lo como de reduzi-lo, visando o atendimento da demanda confirmada.
- VII. Apenas para resguardar espaço para questões que eventualmente o Transportador considere importante incluir.

Art. 10 *O Carregador, ou empresas controladas ou coligadas, que possuir contratos que somem mais de 50% (cinquenta por cento) do total das Capacidades Contratadas da Instalação de Transporte, antes da realização do Concurso Aberto, poderá contratar no máximo 40% (quarenta por cento) da capacidade ofertada no Concurso Aberto.*



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

Mantém o artigo contido tanto na minuta de Portaria que foi à consulta no ano passado como na Portaria 98/01. Conforme descrito na Nota Explicativa que acompanhou a minuta de Portaria apresentada naquela ocasião:

“Este mecanismo tem por objetivo reduzir as barreiras à entrada de novos supridores, representadas pelas vantagens competitivas do Carregador em posição dominante, ou mesmo por interesses cruzados de relações comerciais entre agentes controladores e controlados.

A Agência acredita tratar-se aqui de um instrumento fundamental no que se refere à implementação, de fato, do objetivo de introduzir a concorrência no suprimento de gás no país.”

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

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

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

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

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

O artigo 11 visa regulamentar a contratação de capacidade na situação, prevista em Lei, na qual instalações de transferência, de uso exclusivo de seu proprietário, venham a ser classificadas como transporte. O proprietário das instalações de transferência passa a ser um Carregador, usuário de um serviço de transporte prestado por uma outra pessoa jurídica, uma empresa transportadora, que deverá extrair suas receitas, incluso o retorno sobre os seus ativos, exclusivamente da atividade de transporte. Conforme definido na Lei 9.478/97, esta situação pode vir a ocorrer sempre que surja um Interessado em utilizar-se de um gasoduto de transferência.

De uma maneira geral, o conceito fundamental seria o de respeitar o direito do proprietário de uma instalação de uso exclusivo que passa a ser classificada como transporte e submetida à regulamentação de livre acesso.

Art. 12 Os proprietários de Instalações de Transporte que as estejam utilizando, na data de publicação desta Portaria, para movimentação de seus próprios produtos seguirão os



procedimentos estabelecidos no artigo 11, cujos prazos terão início na data de publicação desta Portaria.

Já este caso, específico desta situação inicial de ruptura com o modelo monopolista, refere-se à contratação de capacidade de transporte, por parte da PETROBRAS, em todas as instalações de transporte que foram de uso exclusivo da empresa e que passaram a estar submetidas ao regime de acesso desde a publicação da Lei 9.478, em 1997. Após várias fases de negociação com a empresa, no entendimento da SCG/ANP, a situação dos “dutos antigos” permanece sem uma solução adequada de estruturação da figura do transportador e dos contratos de prestação do serviço de transporte.

Este ponto merece especial atenção por representar o ponto de partida para a implementação de um modelo de indústria de gás natural no país, já mencionado nesta Nota, baseado na separação e na consolidação de um sistema de transporte independente e isonômico, com autonomia operacional, comercial e financeira. Na operação de uma infraestrutura de uso comum, transparência e isonomia são palavras-chave, conceitos fundamentais ao bom funcionamento do mercado, reduzindo custos e fomentando mecanismos concorrenciais, que tendem a se traduzir em benefícios aos consumidores e a toda a sociedade.