



**CONSIDERAÇÕES FINAIS DA SCM/ANP, PRG/ANP E
DIRETORIA COLEGIADA QUANTO ÀS ALTERAÇÕES DAS
MINUTAS DE RESOLUÇÕES DE LIVRE ACESSO ÀS
INSTALAÇÕES DE TRANSPORTE DUTOVIÁRIO DE GÁS
NATURAL, CRITÉRIOS TARIFÁRIOS E CESSÃO DE
CAPACIDADE APÓS A CONSULTA E A AUDIÊNCIA
PÚBLICA**

**Superintendência de Comercialização e Movimentação de Petróleo, seus
Derivados e Gás Natural**

OUTUBRO 2005



Nota Técnica 010/2005-SCM

Rio de Janeiro, 14 de outubro de 2005

**CONSIDERAÇÕES DA SCM/ANP, PRG/ANP E DIRETORIA COLEGIADA QUANTO ÀS
ALTERAÇÕES DAS MINUTAS DE RESOLUÇÕES DE LIVRE ACESSO ÀS INSTALAÇÕES DE
TRANSPORTE DUTOVIÁRIO DE GÁS NATURAL, CRITÉRIOS TARIFÁRIOS E CESSÃO DE
CAPACIDADE APÓS A CONSULTA E A AUDIÊNCIA PÚBLICA**

I - Resolução concernente ao Livre Acesso às Instalações de Transporte Dutoviário de Gás Natural

I.1. Inserção da Definição de “Capacidade Não Utilizada de Transporte” (art. 2º, V) e Alteração da Definição de “Capacidade Ociosa de Transporte” (art. 2º, VI)

Redação Original:

<p>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;</p>

A definição de “Capacidade Ociosa” é aplicada na Resolução de Critérios Tarifários Aplicáveis ao Transporte Dutoviário de Gás Natural, particularmente no artigo que trata do repasse, pelo transportador, aos carregadores firmes de noventa por cento do resultado da venda de serviços de transporte interruptíveis decorrentes da utilização de capacidade ociosa de transporte (Art. 9º).

Comentários Recebidos:

Alguns agentes comentaram que a definição de “Capacidade Ociosa” originalmente proposta abrangia também a “Capacidade Disponível” (não contratada por nenhum carregador), não parecendo justo que, caso o transportador conseguisse vender esta capacidade disponível como interruptível, tivesse de repartir a receita auferida com os carregadores de capacidade firme contratada.

Avaliação da SCM/ANP:

A SCM/ANP concorda com estas colocações, optando, assim, por alterar a definição de “Capacidade Ociosa” para a “diferença entre a soma das Capacidades Contratadas de Transporte para Serviço de Transporte Firme e o volume diário de gás natural programado para o Serviço de Transporte Firme” e, inserir a definição de “Capacidade Não Utilizada de Transporte”, a qual consiste na “diferença entre a Capacidade Máxima de Transporte e o volume diário de gás natural programado para o Serviço de Transporte Firme”.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

- | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>V. Capacidade Não Utilizada de Transporte: diferença entre a Capacidade Máxima de Transporte e o volume diário de gás natural programado para o Serviço de Transporte Firme;</p> <p>VI. Capacidade Ociosa de Transporte: diferença entre a soma das Capacidades Contratadas de Transporte para Serviço de Transporte Firme e o volume diário de gás natural programado para o Serviço de Transporte Firme;</p> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

1.2. Definição de “Novas Instalações de Transporte” (art. 2º, XI)

Redação Original:

- | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>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;</p> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Comentários Recebidos:

- a) Em relação ao período de 4 anos; e,
- b) Sobre a restrição a dutos que não interliguem “Pontos de Recepção e Entrega já conectados por dutos existentes”.

Avaliação da SCM/ANP:

a) Prazo de proteção de 4 anos para novas instalações:

De uma maneira geral, os agentes que apresentaram comentários, na Consulta Pública, não se opuseram à proteção por quatro anos, quando associada à oferta pública de capacidade no início do projeto.

Contudo, PETROBRAS, TRANSPETRO e TSB solicitaram prazos maiores de proteção: quinze, oito e dez anos, respectivamente.

Assim, a SCM/ANP optou por adotar o período de seis anos, o qual, entende-se, é adequado ao objetivo de garantir maior tranquilidade ao investidor durante o início da operação da nova instalação, sem comprometer o objetivo de otimização da utilização da infra-estrutura existente.

b) Restrição a dutos que não interliguem “Pontos de Recepção e Entrega já conectados por dutos existentes”:

Foi suprimido da redação original o trecho “*que não interligue Pontos de Recepção e Entrega já conectados por dutos existentes*”. Na percepção da SCM/ANP, a redação original não atendeu a intenção de excluir *loops* e reforços nos gasodutos já existentes.

Entende-se que a nova redação, sem o trecho mencionado, é suficiente para excluir estes investimentos adicionais em relação aos dutos já em operação. Além disso, a obrigatoriedade de oferta pública de capacidade no início de qualquer projeto – novo gasoduto ou expansão dos gasodutos existentes – garantiria, satisfatoriamente, as condições adequadas de acesso ao sistema.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

XII. Nova Instalação de Transporte: Instalação de Transporte com menos de 6 (seis) anos do início de sua operação comercial;

1.3. Inserção das Definições de “Tarifa Compartilhada” e “Tarifa Incremental”

Comentários Recebidos:

Sugestão para que sejam incluídas, na Resolução, as definições de “Tarifa Incremental” e de “Tarifa Compartilhada”.

Avaliação da SCM/ANP:

A SCM/ANP concorda com a inserção das definições de “Tarifa Compartilhada” e de “Tarifa Incremental”, de forma a tornar mais claro o conteúdo dos artigos que tratam dos temas relacionados.

Redação Proposta pela SCM/ANP:

- XVII. Tarifa Compartilhada: tarifa de transporte calculada com base nos custos e investimentos relacionados à capacidade existente somados aos custos e investimentos relacionados à capacidade resultante de expansão;**
- XVIII. Tarifa Incremental: tarifa de transporte calculada com base nos custos e investimentos relacionados exclusivamente à capacidade resultante de expansão;**

I.4. Prazo de Proteção para Projetos Estratégicos (art. 4º, § 1º)

Redação Original:

§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.

Comentários Recebidos:

Todos os agentes se posicionaram contrariamente à definição de **projetos estratégicos**, alegando que a mesma:

- a) é vaga e pode dar espaço a diversas interpretações;
- b) cerca-se de características ambíguas, com forte cunho subjetivo; e
- c) gera dúvidas quanto ao enquadramento da definição, bem como quanto à responsabilidade deste enquadramento.

Avaliação da SCM/ANP:

Conforme o posicionamento do mercado, optou-se pela retirada do conceito de “projetos estratégicos”.

1.5. Critério de Alocação de Capacidade Baseado no Menor Preço de Gás Natural Ofertado (art. 9º, IV)

Redação Original:

IV . Critério de alocação de capacidade entre os Interessados baseado no menor preço de gás natural ofertado a montante da referida Instalação de Transporte;

Comentários Recebidos:

- Sugestão de mudança do critério para:
 - a) menores tarifas ofertadas, já que o preço do gás natural é uma atividade desregulada, e não cabe ao transportador controlar este item; e
 - b) menor preço do gás natural ofertado ao consumidor final.
- Ainda foi comentado que o critério:
 - a) é pouco factível e de difícil aplicação; e
 - b) é pouco razoável, tendo em vista que leva em consideração relação de preços do gás, decorrentes de contratos de compra e venda de gás, e não de transporte e, outras características do serviço de transporte tem de ser avaliadas.

Avaliação da SCM/ANP:

A SCM/ANP concorda com as críticas apresentadas, em especial sobre a dificuldade em comparar propostas de preço de gás natural sujeitas a uma série de condições de fornecimento. Assim, optou-se, com base na proposta apresentada pela PETROBRAS, pelo seguinte critério de alocação de capacidade:

- a) No caso da soma das demandas ser superior à oferta de capacidade do projeto, o transportador recalculará a tarifa para a nova capacidade ampliada. Desde que o transportador tenha condições técnicas, financeiras e econômicas para viabilizar a ampliação de capacidade, esta nova capacidade será, então, alocada entre todas as demandas dos carregadores;
- b) No caso dos transportadores não terem condições financeiras para arcar com todo o projeto ampliado, o investimento adicional necessário a complementar o projeto de ampliação poderá ser feito pelos carregadores, pró-rata aos volumes por estes requeridos; e

- c) Caso algum carregador desista da sua demanda original por capacidade, o transportador recalculará a tarifa para a nova capacidade reduzida, conforme os critérios acima.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

Art. 10 Se a soma das demandas por capacidade de transporte no CPAC for superior à oferta de capacidade do projeto, o transportador redimensionará o projeto e recalculará a tarifa para a nova capacidade ampliada.

§1º Se o Transportador não tiver condições financeiras para arcar com todo o projeto, após o redimensionamento, o investimento adicional necessário poderá ser feito pelos carregadores na proporção dos volumes por eles requeridos.

§2º Caso algum carregador desista da sua demanda original por capacidade, em função do redimensionamento, o transportador recalculará a tarifa para a nova capacidade reduzida, conforme os critérios estabelecidos.

I.6. Transferência de Titularidade, Operação e Manutenção das Instalações de Transferência Reclassificadas como Instalações de Transporte (art. 10)

Redação Original:

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.

Comentários Recebidos:

- a) Sugestão para a transferência apenas da operação da instalação reclassificada;
- b) Sugestão da PETROBRAS para a inclusão do trecho “*sendo facultado ao proprietário das Instalações de Transferência reclassificadas manter a propriedade das mesmas*”;
- c) Sugestão para a definição dos critérios para contratação dos serviços entre o proprietário das instalações e o Transportador, em especial quanto à tarifa; e
- d) A desverticalização empresarial só aumentará os custos de transação interna do empreendedor.

Avaliação da SCM/ANP:

A titularidade a que se refere a redação do artigo está associada à responsabilidade da empresa transportadora com relação à operação e à manutenção da referida instalação perante a ANP e demais órgãos competentes. Assim, no sentido de tornar a redação do artigo mais precisa, optou-se por alterá-la, conforme abaixo explicitado.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

Art. 11 O proprietário de Instalações de Transferência que sejam reclassificadas como Instalações de Transporte transferirá a operação e a manutenção destas instalações a um Transportador, bem como a titularidade das autorizações de operação emitidas pela ANP e das demais licenças requeridas para a sua obtenção.

II – Resolução concernente aos Critérios Tarifários Aplicáveis ao Transporte Dutoviário de Gás Natural

II.1. Definições a Constarem da Resolução de Livre Acesso às Instalações de Transporte Dutoviário de Gás Natural. Relacionadas à Resolução de Critérios Tarifários Aplicáveis ao Transporte Dutoviário de Gás Natural (art. 2º)

Comentários Recebidos:

Sugestão para que sejam incluídas, na Resolução atinente ao Livre Acesso às Instalações de Transporte Dutoviário de Gás Natural, novas definições, como, por exemplo, “Tarifa Incremental” e “Tarifa Compartilhada”.

Avaliação da SCM/ANP:

Conforme apontado no item I.3., foram inseridas, na Resolução concernente ao Livre Acesso às Instalações de Transporte Dutoviário de Gás Natural, as definições sugeridas nos comentários.

II.2. Estrutura de Encargos relacionados à Natureza dos Custos Atribuíveis à Prestação do Serviço de Transporte de Gás (art. 4º)

Redação Original:

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, 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.**

Comentários Recebidos:

Sugestão de maior detalhamento quanto àqueles que seriam considerados “custos da prestação eficiente do serviço”, incluindo-se itens como custos de investimento, custos de operação e manutenção, e taxa de retorno do transportador.

Avaliação da SCM/ANP:

A SCM/ANP entende que os itens mencionados acima, associados à determinação da tarifa de transporte, são de extrema importância. Contudo, parece suficiente, na redação da Resolução, o conceito mais amplo de “custo de prestação do serviço”, que incorpora estes e outros itens relevantes na determinação do nível tarifário.

II.3. Adoção da Tarifa Compartilhada, Ajuste das Tarifas dos Contratos Firmes Existentes antes da Expansão, de modo a Observar a Redução do Custo Unitário do Serviço de Transporte (art. 8º)

Redação Original:

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.

Comentários Recebidos:

- a) Da maneira como proposta, a Resolução potencializa o tratamento discriminatório aos novos carregadores;
- b) A extensão do benefício da redução tarifária a carregadores originais, que manterão outros privilégios que não beneficiam novos agentes, não é justa;
- c) Sugestão para que seja possível a renegociação ou adaptação de cláusulas dos contratos firmes existentes, em função da aplicação da tarifa compartilhada, para a manutenção do critério de isonomia entre todos os carregadores, após a conclusão da expansão do sistema; e
- d) Sugestão para que a ANP, de maneira a buscar uma relação mais equilibrada, sem prejuízo para as partes, utilize um mecanismo de incentivo, facultando ao carregador original a opção de ajuste dos contratos vis a vis à redução dos custos de transporte.

Avaliação da SCM/ANP:

A SCM/ANP concorda com a colocação dos agentes. Dessa forma, a redação do artigo foi alterada, de modo a garantir o tratamento isonômico entre os carregadores existentes e novos.

O novo texto faculta aos carregadores existentes a opção de se beneficiarem da redução do custo unitário do transporte, decorrente da expansão, sujeitando, no entanto, tal benefício ao ajuste de suas condições operacionais, de forma a fazer com que estas, também, provejam um tratamento isonômico em relação aos novos carregadores.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

Art. 8º O carregador que já detenha um contrato firme em instalação de transporte, na qual haja investimento em expansão de capacidade, poderá optar pela adoção da Tarifa Compartilhada, desde que igualadas as suas condições operacionais àquelas previstas nos novos contratos de transporte.

§1º Com a adoção da Tarifa Compartilhada, as tarifas e as condições operacionais dos contratos firmes existentes antes da referida expansão serão ajustadas de modo a observar a igualdade de condições previstas no caput deste artigo.

§2º Caso uma parte dos carregadores existentes não opte pela adoção da Tarifa Compartilhada, o cálculo da mesma será efetuado descontando-se a capacidade contratada por estes.

§3º Caso nenhum carregador que já detenha um contrato firme na instalação de transporte opte pela Tarifa Compartilhada, será adotada a Tarifa Incremental para os novos carregadores.

II.4. Repasse aos Carregadores Firmes de 90% do Resultado da Venda de Serviços de Transporte Interruptíveis (art. 9º)

Redação Original:

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 Recebidos:

- a) Discordância quanto ao percentual estipulado;
- b) Solicitação de explicitação, no texto da norma, de como será realizado o repasse;
- c) Sugestão para que a redação do artigo defina o tratamento a ser despendido a serviços “diversos” do firme; e
- d) A capacidade ociosa abrange também a capacidade disponível (não contratada por nenhum carregador), não parecendo justo que, caso o transportador consiga vender esta capacidade disponível como interruptível, tenha de repartir a receita auferida com os carregadores de capacidade firme contratada.

Avaliação da SCM/ANP:

A premissa que fundamenta o percentual de 90% para o repasse consiste no fato de que estas receitas “extras” virão de serviços prestados mediante uma infra-estrutura já “paga” por contratos firmes. A minuta de portaria anteriormente posta em consulta pública, com o percentual de 50%, foi criticada com base na razão exposta.

A Resolução se propõe a definir diretrizes, sob pena de, de forma diversa, tornar-se a mesma excessivamente intervencionista. A operacionalização do conceito nela presente ficará a cargo dos contratos de transporte.

Os serviços de transporte podem ter natureza firme ou interruptível. Qualquer serviço diverso do firme será, em algum grau, interruptível.

A SCM/ANP concorda com o questionamento da obrigação de repasse do resultado da venda de serviço interruptível sobre a “Capacidade Disponível”, para os carregadores firmes.

A questão foi sanada com a alteração da definição de “Capacidade Ociosa”, presente na Resolução acerca do Livre Acesso às Instalações de Transporte Dutoviário de Gás Natural, para “diferença entre a soma das Capacidades Contratadas de Transporte para Serviço de Transporte Firme e o volume diário de gás natural programado para o Serviço de Transporte Firme” e, inserção da definição de “Capacidade Não Utilizada de Transporte” como a “diferença entre a Capacidade Máxima de Transporte e o volume diário de gás natural programado para o Serviço de Transporte Firme”.

III – Resolução sobre Cessão de Capacidade Contratada de Transporte Dutoviário de Gás Natural

MODIFICAÇÕES NA RESOLUÇÃO DE CESSÃO, DE MODO QUE SEJA ELIMINADA A OFERTA PÚBLICA NESSE PROCESSO

À parte as colocações mais pontuais, o principal comentário apresentado na Consulta Pública e, posteriormente, na Audiência Pública, refere-se ao fato de ser desnecessária a oferta pública de capacidade para a operação de cessão de capacidade contratada de transporte dutoviário de gás natural.

De uma maneira geral, os argumentos apresentados apontam que seria suficiente a existência de um processo isonômico de oferta pública para a primeira contratação de capacidade de transporte. Desta forma, a cessão de capacidade deveria ser um instrumento de redução de riscos ao carregador, sendo fundamental maior agilidade e flexibilidade para a realização destas operações.

Consoante disposto pela Repsol/YPF, “a cessão de Capacidade é uma ferramenta extremamente importante para o desenvolvimento da infra-estrutura e do mercado de gás, pois minimiza o risco de contratação de capacidade inicial pelo carregador-investidor. Acreditamos que a obrigatoriedade de realização de uma oferta pública para a cessão de capacidade inibirá a utilização desta ferramenta comercial”.

Adicionalmente, uma vez que a oferta de capacidade para cessão é uma prerrogativa do carregador cessionário, a maior autonomia na condução destas transações parece ser um importante estímulo a que as mesmas venham, de fato, a ocorrer.

Assim, foram eliminadas da Resolução atinente ao tema os trechos associados à obrigatoriedade da oferta pública e às exceções resultantes desta obrigações, tornando a sua redação mais simples e concentrada na publicidade e na proteção ao transportador.