



**REVISÃO DAS RESOLUÇÕES ANP N<sup>OS</sup> 27/2005 E 28/2005 E  
REGULAMENTAÇÃO DA TROCA OPERACIONAL DE GÁS  
NATURAL: REGULAMENTAÇÃO DO ACESSO DE TERCEIROS A  
GASODUTOS DE TRANSPORTE**

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

Dezembro de 2014

**Revisada em 19 de março de 2015**

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

José Cesário Cecchi

**Superintendente Adjunta**

Ana Beatriz Stepple da Silva Barros

**Assessor**

Marcelo Meirinho Caetano

**Equipe Técnica**

Alessandra Silva Moura  
Almir Beserra dos Santos  
Amanda Wermelinger Pinto Lima  
Denise Raquel Gomes Silva de Oliveira  
Felipe da Silva Alves  
Guilherme de Biasi Cordeiro  
Helio da Cunha Bisaggio  
Jader Conde Rocha  
Leandro Mitraud Alves  
Luciana Rocha de Moura Estevão  
Luciano de Gusmão Veloso  
Marcello Gomes Weydt  
Marcelo Meirinho Caetano  
Marco Antonio Barbosa Fidelis  
Marcus Vinicius Nepomuceno de Carvalho  
Mário Jorge Figueira Confort  
Melissa Cristina Pinto Pires Mathias  
Mina Saito  
Patrícia Mannarino Silva  
Thiago Armani Miranda  
Thiago Bandeira de Melo Ferreira Custódio

**Responsáveis pela Elaboração da Nota Técnica**

José Cesário Cecchi  
Guilherme de Biasi Cordeiro  
Luciano de Gusmão Veloso  
Marco Antonio Barbosa Fidelis  
Melissa Cristina Pinto Pires Mathias

## **ÍNDICE**

I – INTRODUÇÃO .....	4
II – DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS .....	7
III – DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE .....	8
IV – DOS TERMOS DE ACESSO .....	10
V – DOS CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE .....	12
VI – Do PERÍODO DE EXCLUSIVIDADE .....	13
VII – DA CESSÃO DE CAPACIDADE CONTRATADA .....	14
VIII – DA CHAMADA PÚBLICA PARA CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE .....	17
IX – DA TROCA OPERACIONAL DE GÁS NATURAL .....	19
X – DA RECLASSIFICAÇÃO DE GASODUTOS DE TRANSFERÊNCIA .....	23
XI – DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS .....	24
XII – CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	24
XIII – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	25



**Nota Técnica nº 016/2014-SCM**

**Rio de Janeiro, 12 de dezembro de 2014**

**ASSUNTO: REVISÃO DAS RESOLUÇÕES ANP N<sup>OS</sup> 27/2005 E 28/2005 E REGULAMENTAÇÃO DA TROCA OPERACIONAL DE GÁS NATURAL: REGULAMENTAÇÃO DO ACESSO DE TERCEIROS A GASODUTOS DE TRANSPORTE.**

## I – INTRODUÇÃO

O novo marco regulatório da indústria do gás natural foi estabelecido com a promulgação da Lei nº 11.909, de 4 de março de 2009 (“Lei do Gás”), que regula as atividades relacionadas com o transporte de gás natural, assim como as atividades de tratamento, processamento, estocagem, liquefação, regaseificação, e comercialização de gás natural em todo o território nacional. Posteriormente, foi promulgado o Decreto nº 7.382, de 02 de dezembro de 2010, que regulamenta a citada Lei.

Conforme a exposição de motivos que acompanhou a tramitação da referida Lei (MME, 2007), o estabelecimento de diretrizes para o acesso regulado aos gasodutos de transporte constituiu um dos objetivos a serem alcançados pelo referido diploma legal.

Em comparação com o marco regulatório anterior, Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997 (“Lei do Petróleo”), as disposições acerca do acesso de terceiros constantes da Lei do Gás são específicas para gasodutos de transporte, em contraste com as regras de acesso de terceiros aplicáveis a instalações de transporte de líquidos (petróleo e seus derivados) e gás natural anteriormente estabelecidas pela Lei do Petróleo.

A Lei nº 9.478/1997, promulgada no âmbito da reforma da indústria do petróleo e do gás natural iniciada com a flexibilização ocorrida com a Emenda Constitucional nº 9, de 9 de novembro de 1995, teve como objetivo *“permitir o acesso de quaisquer empresas interessadas em investir no setor, sem discriminações ou favorecimentos, e proporcionar à Petrobras condições de plena atuação nesse cenário competitivo (...)”* (MME, 1996). Para a promoção da concorrência nos mercados potencialmente competitivos de líquidos derivados do petróleo e gás natural, a Lei do Petróleo introduziu o livre acesso aos dutos de transporte, *“assegurando-se, a qualquer empresa da indústria de petróleo e às distribuidoras de combustíveis livre acesso ao sistema dutoviário de transporte, para o escoamento de gás natural, de petróleo e seus derivados.”* (MME, 1996).

O regime de livre acesso em indústrias de rede tem sua origem na doutrina de “essential facilities” utilizada nos casos antitrust norte-americanos<sup>1</sup>, e sua aplicação tem sido um elemento central na liberalização da indústria do gás natural nos países desenvolvidos.

Os aspectos mais relevantes da regulação do acesso não discriminatório de terceiros aos gasodutos de transporte podem ser resumidos conforme os itens abaixo:

- Os serviços de transporte oferecidos pelo transportador aos carregadores a tarifas reguladas;

<sup>1</sup> Segundo a OECD, 1996: “O termo “essential facilities doctrine” se originou em comentários acerca de casos da lei antitrust norte-americana e presentemente possui múltiplos significados, cada qual referindo-se a acesso obrigatório a algo por aqueles que não teriam acesso de outro modo.” (tradução livre). Ver Lipsky e Sidak, 1999.

- Os mecanismos de alocação de capacidade de transporte aos carregadores interessados;
- Os procedimentos para gerenciamento do congestionamento (físico ou contratual<sup>2</sup>) dos gasodutos;
- As regras de desequilíbrio e balanceamento dos gasodutos; e
- As regras para a cessão de capacidade.

Além dos aspectos citados, cabe também mencionar a necessidade da informação transparente acerca do cálculo da capacidade dos gasodutos. Sem o conhecimento das capacidades passíveis de contratação e como elas são calculadas e alocadas, não há como garantir que os potenciais carregadores estejam aptos a utilizá-las plenamente.

Quando se analisa especificamente a indústria do gás natural, a Lei do Petróleo versa sobre as atividades de processamento e transporte de gás natural. Esta lei facultou o acesso aos dutos de transporte e aos terminais a qualquer interessado. No entanto, apesar dos avanços obtidos no que se refere aos instrumentos para a consecução dos objetivos propostos pelo marco regulatório, em especial, a garantia do acesso isonômico e não discriminatório às instalações de transporte, as regras e os mecanismos de controle trazidos pela Lei nº 9.478/1997 revelaram-se insuficientes para o estabelecimento de uma regulação efetiva da indústria do gás natural. Com efeito, a Lei do Petróleo, por ocasião de sua publicação:

- Não determinava o livre acesso do regulador aos registros contábeis das empresas reguladas, o que potencializava os problemas gerados por informação assimétrica;
- Não previa a autorização da atividade de comercialização de gás natural, de forma que a livre negociação dos contratos de suprimento de gás dificultava a separação entre as atividades de comercialização e transporte na formação de preços e constituía um entrave à transparência;
- Determinava que a participação da Agência no cálculo de tarifas de transporte dutoviário restringia-se a estabelecer critérios para o cálculo, o que, conjugado com a falta de previsão legal de acesso aos registros contábeis, assim como ao fato de que o regime de outorga era o de autorização, impunha grandes obstáculos à regulação efetiva da tarifa de transporte praticada; e
- Previa a livre negociação do acesso, limitando a intervenção da ANP a casos de resolução de conflitos. A livre negociação do acesso não conduziu a uma efetiva transparência da contratação de serviços de transporte, possibilitando a ocorrência de comportamentos oportunísticos dos agentes, com vistas ao tratamento não isonômico de carregadores.

Não obstante, a ANP, regulamentando a Lei do Petróleo, publicou uma série de normas relacionadas ao acesso à infraestrutura de transporte de gás natural, com destaque para as Resoluções ANP nºs, 27 e 28, de 14 de outubro de 2005, as quais, baseadas nos princípios emanados pela Lei do Petróleo regulamentam o acesso de terceiros a gasodutos e a cessão de capacidade de transporte de gás natural. Com a publicação da Lei do Gás foi necessário revisitar as referidas normas, a fim de contemplar as inovações trazidas pelo marco legal (Lei nº 11.909/2009 e Decreto nº 7.382/2010).

A revisão da Resolução ANP nº 27 (RANP nº 27/2005) tem como objetivo atualizar a regulação de acesso de terceiros tendo em vista as novas diretrizes trazidas pela Lei do Gás e sua regulamentação, de modo a proporcionar maior transparência com relação ao oferecimento e contratação de serviços de transporte para acesso não discriminatório aos gasodutos de transporte.

Com relação às regras para a cessão de capacidade, a Lei do Gás, em seu artigo 35 autorizou expressamente a cessão de capacidade de transporte, “(...) assim entendida como

---

<sup>2</sup> Ver Glachant, 2013, pág. 88.

*a transferência, no todo ou em parte, do direito de utilização da capacidade de transporte contratada sob a modalidade firme”.*

Não obstante as operações de cessão de capacidade de transporte já se encontrarem disciplinadas pela Resolução ANP nº 28 (RANP nº 28/2005), de 14 de outubro de 2005, a revisão desta norma se faz necessária em função do conteúdo da Lei do Gás e seu Decreto regulamentador, assim como das normas infralegais recentemente expedidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Importa mencionar que a necessidade de revisão da RANP nº 028/2005 possui relação estreita com a publicação da Resolução ANP nº 51 (RANP nº 51/2013), de 26 de dezembro de 2013, que regulamentou o exercício da atividade de carregamento de gás natural. Tal relação decorre do fato de a cessão de capacidade de transporte dizer respeito à transferência de um direito adquirido por um agente regulado pela ANP, devendo as normas relacionadas à utilização da capacidade contratada de transporte sofrer atualizações com vistas à harmonização dos atos normativos publicados pela Agência.

Ao longo dos nove anos de vigência do conjunto de resoluções que disciplina o acesso de terceiros aos gasodutos, não pôde ser verificada a eficácia destas normas em proporcionar efetivamente a entrada de outros carregadores na indústria do gás natural brasileira. Como apresentado anteriormente, a própria legislação não fornecia ao regulador instrumentos suficientes para garantir o acesso não discriminatório à infraestrutura de transporte de gás natural. Ademais, outras barreiras<sup>3</sup> contribuem para que tal instrumento não se torne efetivo. De todo modo, em função da experiência adquirida ao longo deste período, observou-se a necessidade de incrementar a disponibilidade das informações operacionais e contratuais sobre o transporte de gás natural, razão pela qual a transparência destas informações foi definida como uma das prioridades da nova normatização do acesso de terceiros à infraestrutura de transporte.

Adicionalmente, a minuta regulamenta a troca operacional de gás natural, introduzida pelo Art. 15 do Decreto nº 7.382/2010, a qual configura uma alternativa de acesso de terceiros aos gasodutos de transportes. O Decreto nº 7.382/2010 é lacônico quanto à natureza e aos objetivos da troca operacional de gás, tendo definido apenas que: (i) a solicitação da troca operacional deve ser feita pelo carregador interessado ao transportador responsável pela infraestrutura de transporte a ser utilizada; (ii) as receitas decorrentes da troca operacional serão revertidas para cobrir os custos e a remuneração do transportador com o citado serviço; e (iii) a ANP será responsável por regulamentar a troca operacional e estabelecer a tarifa aplicável a tal serviço, não podendo esta ser inferior àquela paga pelos carregadores existentes, sendo o objetivo da presente proposta cumprir esta última atribuição.

Feitas as considerações acima, a presente Nota Técnica apresenta os princípios presentes no marco legal e que embasam o texto proposto para a referida Resolução. Neste sentido, esta nota está organizada em seções cujos conteúdos tratam: (i) das disposições iniciais, contendo o escopo da norma e as definições utilizadas, especialmente as novas; (ii) do acesso de terceiros aos gasodutos de transporte por meio da oferta de serviço de transporte pelo transportador; (iii) do detalhamento acerca dos termos de acesso introduzidos pela norma; (iv) dos procedimentos para celebração e aprovação dos contratos de serviço de transporte; (v) do período de exclusividade que os carregadores iniciais fazem jus; (vi) do acesso de terceiro por meio da cessão de capacidade contratada de transporte; (vii) dos procedimentos para a chamada pública para alocação de capacidade; (viii) da troca operacional de gás natural; (ix) da reclassificação dos gasodutos de transferência para gasodutos de transporte; e (x) das disposições transitórias e finais.

---

<sup>3</sup> Falta de acesso obrigatório aos dutos de escoamento da produção, às unidades de processamento de gás natural (UPGNs) e aos terminais de GNL são frequentemente apontados como fatores que dificultam até mesmo a chegada do gás natural aos dutos de transporte. A não solicitação de acesso à capacidade nos gasodutos de transporte no país desde 2001 parece corroborar essa tese.

## **II – DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS**

Esta seção apresenta o escopo da norma, qual seja, regulamentar: (i) o acesso de terceiros aos gasodutos de transporte; (ii) a cessão de capacidade contratada sob a modalidade firme; (iii) a troca operacional de gás natural; (iv) os procedimentos de aprovação e o registro dos contratos de serviço de transporte de gás natural; e (v) a promoção dos processos de chamada pública para contratação de capacidade de transporte de gás natural.

As alterações no marco legal promoveram a necessidade de revisão de uma série de regulamentos já vigentes e a publicação de novos regulamentos pela ANP.

A troca operacional de gás natural constitui regulamentação inteiramente inédita, tendo sido introduzida no marco legal do gás natural por meio do Art. 15 do Decreto nº 7.382/2010.

Com relação aos demais temas objeto desta minuta de Resolução, a presente proposta insere-se no processo de revisão das normas expedidas pela Agência anteriormente à publicação da Lei do Gás, em especial a RANP nº 27/2005 e RANP nº 28/2005, que tratam, em sentido amplo, do acesso de terceiros à infraestrutura de transporte dentro dos parâmetros estabelecidos pela Lei do Petróleo. Pode-se citar como exemplo deste processo de revisão a publicação da Resolução ANP nº 15 (critérios tarifários), de 14 de março de 2014, em substituição da Resolução ANP nº 29, de 14 de outubro de 2005.

Com relação às definições propostas na presente minuta de Resolução foi adotada mesma abordagem da Resolução ANP nº 15/2014, a qual consiste em reproduzir definições de outras normas, assim como a introdução de novas definições e revisão daquelas já constantes da Resolução ANP nº 27/2005. As novas definições são as seguintes:

- Acordo de Cessão de Capacidade: instrumento contratual, celebrado entre Cedente e Cessionário, que estabelece as bases sobre as quais é efetuada a operação de Cessão de Capacidade Contratada;
- Acordo de Interconexão: instrumento contratual, celebrado entre Transportadores, no âmbito da importação de gás natural por meio de gasoduto ou da movimentação de gás natural em território nacional, que estabelece as bases da cooperação operacional entre Transportadores de Instalações de Transporte adjacentes;
- Capacidade Comercial: parcela da Capacidade de Transporte obtida após a dedução da Margem Operacional, que pode ser objeto de contratação;
- 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 Serviço de Transporte;
- Capacidade Contratada de Recebimento: capacidade diária de recebimento de gás natural em determinado Ponto de Recebimento a qual o Transportador se obriga a disponibilizar para o Carregador, conforme o respectivo Contrato de Serviço de Transporte;
- Capacidade de Técnica de Transporte: parcela da Capacidade Comercial que pode ser contratada nas modalidades firme e extraordinária;
- Cedente: Carregador, titular de um Contrato de Serviço de Transporte firme, que cede seu direito à utilização da Capacidade Contratada de Transporte sob a modalidade firme, no todo ou em parte, a um terceiro não Transportador;
- Cessão de Capacidade Contratada ou Cessão: transferência, no todo ou em parte, do direito de utilização da Capacidade Contratada de Transporte sob a modalidade firme;
- Cessionário: terceiro, não Transportador, beneficiado do direito advindo da Cessão de Capacidade Contratada;
- Chamada Pública Coordenada: procedimento, com garantia de acesso a todos os interessados, que tem por finalidade a contratação de Capacidade de Transporte em

dutos existentes, a serem construídos ou ampliados, de maneira coordenada com outras Chamadas Públicas;

- Congestionamento Contratual: situação na qual a demanda por contratação de Serviço de Transporte Firme e Extraordinário excede a Capacidade Técnica de Transporte;
- Gerenciamento de Congestionamento Contratual: gerenciamento da oferta e utilização da Capacidade Comercial com o objetivo de maximizar e otimizar o uso da Capacidade Técnica de Transporte;
- Margem Operacional: parcela da Capacidade de Transporte composta pela parcela relativa ao percentual do desequilíbrio e a parcela que possibilita o Transportador acomodar mudanças na configuração operacional da Instalação de Transporte, necessária para acomodar as flutuações, comerciais e operacionais e que não abrange falhas de Serviço de Transporte.
- Percurso: trajeto entre o Ponto de Recebimento e o Ponto de Entrega;
- Processo ou Mecanismo de Alocação de Capacidade: processo ou mecanismo que estabelece a ordem de prioridade e/ou a atribuição de capacidade entre Carregadores Interessados para contratação de Capacidade de Transporte de forma transparente e não-discriminatória;
- Pontos Relevantes: complementos, tais como Pontos de Recebimento e Entrega de gás natural, Pontos de Interconexão com outras Instalações de Transporte e com terminais de gás natural liquefeito (GNL), e outros complementos existentes relacionados à viabilização do acesso por terceiros potencialmente interessados;
- Termos de Acesso: termos e condições, tarifários e não-tarfáriros, para acesso de terceiros a Instalações de Transporte que possibilitem a potenciais Carregadores informações suficientes para a efetiva contratação dos Serviços de Transporte oferecidos pelo Transportador, levando em conta o prazo e as especificidades dos Serviços de Transporte;
- Troca Operacional ou Swap: Serviço de Transporte, prestado por um ou mais Transportadores a um Carregador, no qual o fluxo da Capacidade Contratada de Transporte difere, no todo ou em parte, de seu fluxo físico.

### **III – Dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE**

Assim como já previsto no Art. 4º da RANP nº 27/2005, a proposta estabelece a obrigação de o transportador permitir o acesso não discriminatório de terceiros às suas instalações de transporte, mediante remuneração adequada, bem como a interconexão de suas instalações com outras instalações de transporte, disciplinadas por meio de acordos de interconexão que serão objeto de regulamentação específica.

A minuta estabelece, ainda, que os transportadores deverão adotar procedimentos operacionais que garantam a gestão eficiente da infraestrutura de transporte, sem impedimentos ao livre fluxo do gás natural nas diferentes instalações de transporte.

Uma das maiores inovações da proposta de Resolução é exigência de que os transportadores apresentem ao mercado as formas de acesso às suas instalações de transporte por meio de Termos de Acesso, os quais devem conter os termos e condições, tarifários e não-tarfáriros, relacionados ao acesso de terceiros para cada serviço de transporte oferecido a potenciais carregadores (ver Seção IV para uma discussão acerca do teor dos Termos de Acesso e das condições para a sua elaboração e aprovação pela ANP).

O acesso de terceiros por parte do transportador dar-se-á pela oferta de serviços de transporte, sendo esta obrigatoriedade, observado o período de exclusividade da capacidade contratada de transporte dos carregadores iniciais, nas modalidades firme, interruptível ou

extraordinário, na ocorrência de capacidade de transporte não utilizada (capacidade disponível ou ociosa).

Importa frisar que, assim como ocorreu na discussão em torno da publicação da RANP nº 15/2014, o principal serviço de transporte prestado pelo transportador é o serviço de transporte firme, pois é aquele que viabiliza o projeto do gasoduto de transporte. Desta forma a oferta dos demais serviços de transporte não-firmes não deve ser feita em detrimento da oferta ou da utilização do serviço de transporte firme. Em especial, a norma estabelece que os volumes destinados ao serviço de transporte firme têm prioridade de programação sobre o serviço de transporte interruptível.

Com relação aos serviços de transporte não-firmes, o serviço de transporte extraordinário, introduzido no Inciso XXI do Art. 2º da Lei do Gás, foi considerado um serviço de curto prazo (prazo de contratação inferior a um ano), sendo o mesmo um instrumento para o atendimento de uma demanda imediata por capacidade não identificada pelos carregadores detentores de contratos de serviço de transporte firme. Além disso, a procura por serviço de transporte extraordinário pode ser considerada, dependendo da sua freqüência e quantidade, um indicador da necessidade de ampliação da capacidade de transporte de um gasoduto ou de seus trechos. A contratação do serviço de transporte extraordinário encontra-se mais bem detalhada na Seção V mais adiante.

O pedido de acesso pelos carregadores deve ocorrer por meio de solicitação escrita, tendo o transportador a obrigação de responder ao pleito dentro de um prazo máximo estabelecido pela norma, informando que: (i) o serviço de transporte solicitado pode ser prestado nas condições do requerente; ou (ii) são necessárias mais informações para o atendimento do pedido, acompanhada de detalhes da análise em curso, tais como seu escopo, cronograma e os eventuais custos a serem suportados pelo carregador interessado; ou (iii) a solicitação foi negada, baseando tal negativa de acesso em parâmetros técnicos e econômicos por escrito ao interessado, assim como a indicação de quando o Serviço de Transporte estará disponível no futuro.

A fim de garantir a transparência das informações sobre o acesso aos gasodutos de transporte, criou-se a obrigação dos transportadores disponibilizarem uma plataforma eletrônica que reflete as condições de acesso à infraestrutura sob sua responsabilidade. O caráter público, gratuito e livre da obrigação de identificação desta plataforma busca facilitar a consulta sobre as possibilidades de acesso à infraestrutura de transporte por qualquer agente interessado, reduzindo, desta forma, a assimetria informacional entre as empresas do mesmo grupo societário do transportador e os demais carregadores, sem contudo identificar as estratégias comerciais dos potenciais entrantes.

Nesse contexto, decidiu-se por estabelecer, de modo genérico, que devem ser disponibilizadas informações operacionais suficientes para que os potenciais entrantes possam identificar as oportunidades de acesso, citando como exemplo os fluxos físicos do gás natural na rede, os parâmetros operacionais e a oferta e demanda por capacidade na instalação de transporte. Persegundo esse mesmo objetivo, estabeleceu-se a obrigação de que os transportadores produzam relatórios mensais que consolidem a utilização da capacidade em cada ponto relevante da instalação de transporte sob sua responsabilidade, os quais deverão ser anexados aos Termos de Acesso.

Cabe ressaltar que o incremento da transparência trazido por esses dispositivos deve ser acompanhado de resguardo das informações comercialmente sensíveis. Contudo, em função da concentração observada na atividade de carregamento no Brasil, prevê-se que a regra de sigilo pode ser flexibilizada caso a publicação de informações essenciais para a facilitação do acesso não possa ser feita de modo agregado.

A seção se encerra com a mesma vedação constante do Art. 3º da RANP nº 27/2005, qual seja, o transportador não pode comercializar ou ter a propriedade gás natural, exceto para a manutenção de seu estoque operacional ou para o consumo próprio das suas instalações de transporte (gás de uso do sistema ou gás combustível).

#### **IV – Dos TERMOS DE ACESSO**

A obrigação de o transportador publicar, em sua página na internet, os termos de acesso às suas Instalações de Transporte decorre do diagnóstico de que as informações atualmente disponíveis para os agentes do mercado são insuficientes para que eles identifiquem as oportunidades de acesso existentes.

A RANP nº 27/2005 disciplina o oferecimento de serviços de transporte a carregadores interessados, e confere especial ênfase ao oferecimento do serviço de transporte firme por meio do Concurso Público de Alocação de Capacidade (CPAC). Na prática, os potenciais carregadores utilizam as informações publicadas pelos transportadores por força da Portaria nº 01, de 6 de janeiro de 2003, para conhecer os serviços que já tenham sido contratados e as respectivas tarifas de transporte, a fim de tentar inferir quais os termos aplicáveis numa eventual solicitação de acesso aos gasodutos. Contudo, são constantes as manifestações de potenciais carregadores apontando a insuficiência dessas informações para a identificação precisa das possibilidades de acesso e suas condições financeiras, operacionais e contratuais.

A Lei do Gás determina que uma série de informações seja tornada pública pelos transportadores concessionários, como as características das instalações, os serviços prestados, as tarifas aplicáveis, as capacidades disponíveis e os contratos celebrados, especificando partes, prazos e quantidades envolvidas (Art. 22, VII). Essa transparência nas informações relacionadas à capacidade das instalações de transporte visa permitir que eventuais interessados em contratação de capacidade em gasodutos de transporte possam identificar capacidade passível de contratação e, posteriormente, solicitar acesso à capacidade nestes gasodutos.

Com base no objetivo de aumentar a transparência com relação ao oferecimento e contratação de serviços de transporte para acesso não discriminatório aos gasodutos de transporte, faz-se necessária, portanto, uma postura mais ativa dos transportadores em relação aos termos e condições para acesso aos gasodutos de transporte.

Utilizando como fundamento as regras aplicáveis aos "access arrangements" do regulador australiano (AER, 2009), a proposta de minuta passa a disciplinar o envio, a aprovação e a divulgação dos "termos de acesso", que constituem um conjunto de "termos e condições, tarifários e não-tarifários, para acesso de terceiros a Instalações de Transporte que possibilitem a potenciais Carregadores informações suficientes para a efetiva contratação dos Serviços de Transporte oferecidos pelo Transportador, levando em conta o prazo e as especificidades dos Serviços de Transporte", conforme a definição presente na proposta de minuta de Resolução.

O fato de existir elevada assimetria de informação sobre as condições de acesso entre os entrantes e o carregador estabelecido torna imperativa uma abordagem mais prescritiva do conjunto de informações que deve estar pública no sítio eletrônico dos transportadores.

Sendo assim, é proposto que os termos de acesso reúnam boa parte, se não a totalidade, das informações essenciais para um potencial carregador acessar o gasoduto, partindo de determinados pressupostos, como pontos relevantes para recebimento e entrega de gás natural. Esses elementos mínimos são:

I - Termos e condições tarifários:

- a) Proposta de tarifas de transporte aplicáveis aos serviços de transporte oferecidos, com memória de cálculo detalhada, obedecendo aos critérios e estruturação estabelecidos pela RANP nº 15/2014, ou regulação superveniente;
- b) Descrição das formas de pagamento e de eventuais mecanismos de incentivo utilizados; e
- c) Descrição das premissas de alocação de custos entre os carregadores de cada instalação de transporte.

II - Termos e condições não-tarifários:

- a) Descrição dos serviços de transporte ofertados;
- b) Descrição detalhada da instalação de transporte, contendo informações operacionais de cada um de seus pontos relevantes no(s) duto(s) principal(is) e ramal(is) do gasoduto para acesso de terceiros, com indicação dos fluxos predominantes e percursos relevantes para recebimento e entrega de gás natural;
- c) Capacidades disponível e ociosa para prestação de novos serviços de transporte, inclusive troca operacional, nas melhores condições operacionais avaliadas via simulação termo-hidráulica, incluindo a previsão de:
  - 1. disponibilidade para, no mínimo, os próximos 7 (sete) anos, em base rolante, para a prestação de serviço de transporte firme; e
  - 2. disponibilidade e ociosidade para, no mínimo, os próximos 2 (dois) anos, em base rolante, para os demais serviços de transporte não-firmes;
- d) Descrição do mecanismo de alocação de capacidade e cronograma previsto para as suas realizações;
- e) Prazos padronizados oferecidos para contratação de serviço de transporte, tais como mensal, semestral, anual e sazonal;
- f) Ampliações de capacidade planejadas;
- g) Mensuração e fornecimento do estoque de referência, do gás natural de uso do sistema, do gás natural para reposição de perdas extraordinárias e do gás para comissionamento e testes;
- h) Qualidade do gás natural (especificação, testes, responsabilidade por gás natural fora de especificação e odoração);
- i) Medição das quantidades de gás natural;
- j) Volumes excedentes ao limite de capacidade contratada de transporte;
- l) Desequilíbrio e seus mecanismos de compensação;
- m) Flexibilidade e níveis de tolerância incluídos na prestação do serviço;
- n) Procedimento para compartilhamento de ponto(s) de entrega e de ponto(s) de recebimento entre carregadores;
- o) Procedimento para gerenciamento de congestão contratual;
- p) Penalidades;
- q) Garantia de pagamento e pagamento por capacidade contratada de transporte e não utilizada - "ship-or-pay";
- r) Condições para a ampliação de capacidade;
- s) Condições para a prestação do serviço de troca operacional de gás natural; e
- t) Condições para a cessão de capacidade.

Apesar da longa lista de elementos que devem estar explícitos nos termos de acesso, optou-se também por estabelecer os princípios que devem balizar cada um de seus elementos individualmente, bem como seu conjunto. Resumidamente, esses princípios buscam indicar, inequivocamente, que a atividade de transporte de gás natural deve ter como um de seus objetivos básicos a facilitação do acesso de terceiros, a fim de garantir condições para a efetiva competição nos mercados de produção e comercialização de gás natural. Dessa forma, sem a necessidade de excessivo detalhamento em cada um de seus elementos, criam-se as bases sobre as quais a ANP analisará os termos de acesso submetidos pelos Transportadores à aprovação da Agência.

Conforme já mencionado, a transparência das informações é essencial para que o acesso de terceiros seja viabilizado, o que implica que, no transporte, a publicidade dos dados operacionais e contratuais deve ser a regra, estando resguardadas apenas as informações cujo sigilo se justifique por razões comerciais. Entretanto, como observado na legislação

europeia de acesso<sup>4</sup>, o sigilo pode ser suspenso caso a divulgação da informação seja imprescindível para viabilizar a entrada de novos agentes na atividade de carregamento.

Tal circunstância ganha relevo no caso brasileiro, pois com um único carregador atuando no território nacional torna-se, em muitos casos, impossível dar publicidade a dados operacionais sem revelar as relações comerciais entre vendedor e comprador. A citada concentração de mercado, por sua vez, sublinha ainda mais a necessidade de viabilizar o acesso de terceiros, o que legitima a suspensão do sigilo prevista nos §§2º e 3º do Inciso IV do Art. 13.

Os procedimentos definidos na presente minuta de Resolução para aprovação, pela ANP, dos Termos de Acesso propostos pelos carregadores levam em consideração a necessidade da redução da assimetria de informação tanto entre a ANP e os transportadores quanto dos potenciais carregadores e o transportador. Neste sentido, propõe-se a que os Termos de Acesso sejam previamente avaliados pelo mercado antes de analisados pela ANP. De acordo com a proposta, os agentes de mercado terão 30 (trinta) dias para o oferecimento de comentários e sugestões nos termos propostos. Após este período, a ANP poderá pedir esclarecimentos e sugerir alterações no documento.

A fim de garantir a publicação tempestiva de Termos de Acesso de modo a refletir os princípios normativos vigentes, a minuta de Resolução prevê que a ANP estabeleça os termos e condições para acesso, na hipótese de os Termos de Acesso propostos não serem aprovados após as tratativas entre a Agência e o transportador. Nesse caso, cada solicitação de acesso será tratada como uma resolução de conflito, na qual a ANP tem a prerrogativa de estabelecer as tarifas e as condições de pagamento pelo serviço de transporte em questão.

Uma vez aprovados e publicados, os termos de acesso devem ser mantidos atualizados, refletindo, da melhor forma possível, as condições de acesso vigentes. Neste sentido, a minuta de Resolução indica os principais eventos que ensejam sua revisão, prevendo, ainda, que os agentes do mercado possam solicitar ao Transportador as alterações que julguem pertinentes para a facilitação do acesso.

## V – Dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE

A forma de contratação dos serviços de transporte na nova proposta não difere muito daquela já prevista na RANP nº 27/2005, tendo sido incorporados alguns elementos adicionais, como o percurso contratado e a previsão de início da prestação do serviço de transporte, assim como a inclusão de cláusula para resolução de eventuais divergências, podendo prever a convenção de arbitragem, em atendimento ao disposto no Inciso III do Art. 24 da Lei do Gás.

A necessidade de contratos de serviço de transporte que explicitem capacidade contratada entre pontos de recebimento e entrega tem duas principais justificativas:

- i) Conhecer a capacidade de fato comprometida com contratos de serviço de transporte firme em cada trecho do gasoduto e, assim, a capacidade disponível a interessados correspondente a cada ponto de entrega. A contratação “fechada” de uma determinada capacidade, permitindo a retirada de volumes em qualquer de vários pontos de entrega impõe ao transportador a obrigação de prever casos extremos de retirada do volume correspondente a toda esta capacidade contratada nos pontos a jusante, limitando claramente o acesso de interessados; e
- ii) Viabilizar a aplicação de tarifas de transporte que considerem as distâncias entre pontos de recepção e entrega, conforme previsto na minuta de Resolução.

A principal diferença em relação à RANP nº 27/2005 refere-se à exigência de envio prévio, por parte do transportador, da minuta de contrato, assim como qualquer alteração contratual

<sup>4</sup> Ver Considerando nº 25 da Regulation (EC) nº 715/2009 (Comissão Européia, 2009).

para análise e aprovação da ANP. Tal alteração decorre, também, do Inciso III do Art. 24 da Lei do Gás, que apesar de ser obrigação dos transportadores concessionários, aplica-se aos autorizatários por força do § 2º do Art. 26 da Lei do Gás. Ou seja, trata-se de uma regra geral. Os contratos assinados em conformidade com o marco legal e aprovados pela ANP receberão um número de registro, o qual ficará disponível juntamente com as informações sobre as partes, serviço contratado, local e data da assinatura, e prazo de vigência no sítio na Internet da ANP.

Outra alteração diz respeito à padronização dos contratos de serviço de transporte com a exigência de que os termos e condições gerais de prestação do serviço estejam dispostos na forma de anexo, o que já é amplamente adotado na indústria do gás natural.

A proposta traz, ainda, a vedação de existência de cláusulas contratuais que tenham como objeto a prorrogação dos mesmos, seja de forma tácita ou expressa, uma vez que toda contratação deve ser por tempo determinado, sem qualquer tipo de preferência ou tratamento não isonômico entre os carregadores. Isto quer dizer, não há como realizar a reserva de capacidade disponível futura, advinda da perda de vigência dos contratos pelos carregadores existentes.

Com relação às vedações de contratação, a minuta prevê que o transportador não pode celebrar contrato de serviço de transporte com outro transportador, uma vez tratar-se de atribuição exclusiva de agentes carregadores ou equiparados a carregadores<sup>5</sup>, não sendo permitida a realização de serviços de redespacho entre transportadores de gás natural.

Outra vedação de contratação reflete a restrição à participação cruzada entre o carregador e o transportador concessionário constante do Inciso II do § 1º do Art. 3º da Resolução ANP nº 51 (RANP nº 51/2013), de 26 de dezembro de 2013.

O serviço de transporte extraordinário introduzido pela Lei do Gás (Inciso XXI do Art. 2º e Inciso III do Art. 33) é regulamentado, devendo ser oferecido pelo prazo máximo de 1 (um) ano e mediante processo de alocação de capacidade a critério do transportador com periodicidade anual ou inferior a isso. Além disso, contratos de serviço de transporte extraordinários devem conter as seguintes cláusulas:

- i) Cláusula que discipline a renúncia ou revenda da capacidade disponível nos casos de não utilização do serviço que possam acarretar congestão contratual; e
- ii) Cláusula que contenha condição resolutiva na hipótese de ocorrer a contratação da respectiva capacidade, por meio de um processo de Chamada Pública, na modalidade firme.

A cláusula contendo a disciplina da renúncia ou revenda de capacidade não utilizada decorre do princípio que deve ser evitada a congestão contratual em função de “reservas indevidas” de capacidade que visem restringir o acesso de terceiros à capacidade disponível, e por conseguinte aos demais elos da cadeia de valor do gás natural, como a produção e a comercialização. Este mecanismo de “uso ou perda” da capacidade contratada de transporte em modalidade extraordinária se justifica, ainda, pelo fato dos respectivos contratos de serviços de transporte não terem a necessidade de prever cláusulas de *ship-or-pay*, como ocorre com os contratos de serviço de transporte firme que sustentam financeiramente o projeto. Já a presença de cláusula que contenha condição resolutiva, na hipótese de contratação da capacidade na modalidade firme é uma exigência da própria Lei do Gás (Art. 2º, XXI).

## VI – Do PERÍODO DE EXCLUSIVIDADE

A Lei do Gás (Art. 3º) determina que caberá ao Ministério de Minas e Energia, ouvida a ANP, fixar o período de exclusividade que terão os carregadores iniciais para exploração da

---

<sup>5</sup> Ver Seção VII, que trata das operações de cessão de capacidade contratada, para as situações em que os cessionários são equiparados aos carregadores.

capacidade contratada dos novos gasodutos de transporte. O Decreto nº 7.382/2010 detalha o tema e determina (Art 11, § 1º) que este período: i) não pode ser superior a dez anos; ii) deve considerar o nível de desenvolvimento do mercado a ser atendido, iii) pode ser variável em função do resultado da chamada pública, nos termos constantes do respectivo edital; e iv) encerrar-se-á quando a movimentação em um gasoduto alcançar sua capacidade máxima de transporte contratada, ainda que o prazo fixado na chamada pública não tenha se esgotado, nos termos da regulação da ANP.

No Art. 2º, XXIII, a referida Lei define serviço de transporte interruptível como sendo o “serviço de transporte que poderá ser interrompido pelo transportador, dada a prioridade de programação do serviço de transporte firme”. Mais adiante, no Art. 33, II, a mesma legislação estabelece que o serviço de transporte interruptível é contratado em capacidade ociosa. No Parágrafo Único deste mesmo artigo, a Lei determina que “o acesso aos gasodutos dar-se-á primeiramente na capacidade disponível e *somente após sua integral contratação* é que ficará garantido o direito de acesso à capacidade ociosa”. Daí decorre que antes de findo o período de exclusividade não é possível que o transportador contrate serviço de transporte interruptível em capacidade ociosa que seja determinada com base na capacidade contratada de transporte dos carregadores iniciais.

Os carregadores iniciais que contratem serviço de transporte firme em um gasoduto de transporte farão jus ao período de exclusividade definido pelo MME nas parcelas da capacidade por eles contratada. No entanto, é possível haver incremento na capacidade disponível no gasoduto de transporte em questão durante o período de exclusividade, seja pela aferição de capacidade de transporte realizada pela ANP, seja pela renúncia de capacidade contratada de transporte por carregadores ou ainda derivada do fim da vigência de contratos de serviço de transporte. Em todos estes casos esta capacidade disponível não fica sujeita ao período de exclusividade e deve ser alocada por meio do processo de chamada pública, como se verá adiante.

O transportador não poderá realizar ampliação de capacidade em gasoduto de transporte no qual a capacidade contratada de transporte ainda esteja gozando do período de exclusividade, ou seja, caso o gasoduto de transporte esteja plenamente contratado em base firme e haja ainda período de exclusividade, fica vedado ao transportador a contratação de novo serviço de transporte firme.

## VII – DA CESSÃO DE CAPACIDADE CONTRATADA

De acordo com o disposto no Art. 35 da Lei do Gás, o carregador titular de contrato de serviço de transporte firme (CSTF) pode ceder a totalidade ou uma parcela da sua capacidade contratada de transporte, preservando-se as mesmas condições e direitos originalmente pactuados entre o transportador e o cedente (carregador, titular de um CSTF, que cede seu direito à utilização da capacidade contratada de transporte a um terceiro não transportador).

A minuta de regulamentação propõe que a cessão de capacidade contratada de transporte (“Cessão”) possa ocorrer, mediante a celebração de acordos de cessão de capacidade, pelo período remanescente do CSTF ou por um período determinado, porém anterior à data de encerramento do serviço de transporte firme inicialmente contratado. Na prática, a primeira hipótese representa uma venda em caráter definitivo da parcela da capacidade contratada de transporte cedida, isto é, uma transferência de titularidade, que acarretará a: (i) celebração de termo aditivo ao CSTF para refletir a redução da capacidade contratada de transporte do cedente, nos casos de Cessões que envolvam volumes inferiores ao total contratado; ou (ii) a extinção do CSTF original, no caso da Cessão da parcela representar a totalidade da capacidade contratada de transporte. Em ambos os casos o cessionário deve celebrar um CSTF com o transportador, devendo esse ser, portanto, um carregador autorizado pela ANP.

Já a segunda hipótese, diz respeito às situações em que a Cessão possui uma duração inferior ao prazo de contratação remanescente, ou seja, quando esta transcende entre a data de início da operação e encerra-se antes do fim do prazo de contratação original. Trata-se, portanto, de uma Cessão temporária do direito de utilização da capacidade contratada de transporte pelo cedente, que ao final da vigência do acordo de cessão de capacidade teria de volta este direito.

Importa salientar que na hipótese de a Cessão temporária contemplar a transferência de obrigações e deveres contratuais do cedente ao cessionário (terceiro, não transportador, beneficiado do direito advindo da Cessão), além do direito de uso da capacidade contratada de transporte, o transportador deve dar sua anuênciam prévia ao acordo, demandando a celebração de contrato de serviço de transporte com o cessionário para disciplinar a operação, na hipótese de liberação de obrigações pelo cedente.

Cabe mencionar que a proposta prevê uma proibição expressa ao cessionário, ao vedar a transferência de seu direito para terceiro. Isso ocorre em razão de o cessionário ter a titularidade plena por somente um período determinado. Dessa forma, ao final do lapso temporal, o cedente terá suas obrigações plenamente restituídas.

Como mencionado, a Cessão deve ser disciplinada por meio da celebração de um acordo de cessão de capacidade, o qual deverá prever, ao menos: (i) a duração do acordo; (ii) o valor da capacidade contratada de transporte em cada percurso entre zonas de recebimento e de entrega, assim como por ponto de entrega; (iii) as remunerações advindas da operação e as respectivas condições de pagamento; (iv) os procedimentos operacionais; e (v) as questões relativas à qualidade e especificação do gás natural de titularidade do cessionário a ser movimentado nas instalações do transportador.

As remunerações advindas da operação de Cessão devem observar os princípios emanados pela RANP nº 15/2014, ou regulação superveniente, e ser compatíveis com condições não discriminatórias e transparentes de acesso aos gasodutos de transporte. Da mesma forma, nas operações de Cessão deve ser observado o Art. 10 da RANP nº 51/2013, o qual estabelece que estabelece que os “(...) Carregadores devem guardar, na execução do Contrato de Serviço de Transporte, os princípios de probidade e boa-fé, empregando práticas compatíveis com condições não discriminatórias e transparentes de acesso aos gasodutos estabelecidas na regulamentação da atividade de transporte”.

Importa ressaltar que de acordo com o Art. 13 da RANP nº 51/2013 é “(...) responsabilidade do Carregador, desde a entrega do gás natural ao Transportador nos Pontos de Recebimento do sistema de transporte até sua entrega pelo Transportador nos Pontos de Entrega, garantir que o gás natural se mantenha livre de quaisquer ônus, encargos e reivindicações de titularidade, de quaisquer natureza”, de maneira que não exige que o carregador detenha a propriedade do gás natural que esteja sendo carregado, podendo este agente exercer a prestação de um serviço de carregamento para um terceiro interessado, desde que devidamente formalizada tal relação por meio da celebração de um acordo de cessão de capacidade entre o titular da capacidade de transporte e o proprietário do produto. Ou seja, não existe vedação da legislação aplicável em relação ao exercício da atividade comercial de carregamento, desde que tal agente cumpra com os requisitos para a outorga da autorização para o exercício da atividade de carregamento dispostos no Art. 4º da RANP nº 51/2013 e obedeça aos princípios citados no parágrafo anterior.

O procedimento de comunicação entre o cedente e o transportador da operação e o processo de consentimento por parte do transportador devem ser objeto de cláusula do CSTF ao qual se refira a capacidade contratada de transporte objeto da Cessão, seja esta total ou parcial. Merece menção o fato de que os contratos de serviço de transporte recentemente submetidos à aprovação da ANP já contêm uma cláusula geral de cessão de direitos e obrigações contratuais que abrange os procedimentos exigidos na presente proposta.

A norma proposta estabelece, também, que os contratos de serviço de transporte celebrados com os cessionários contenham as mesmas condições operacionais do contrato

em vigor com o cedente. Isto significa que o transportador deve aplicar o mesmo regime de contratação do CSTF vigente, inclusive os seus aditamentos, assim como a mesma tarifa de transporte e critério de reajustes pactuados com o cedente, em obediência ao disposto no Art. 4º da RANP nº 15/2014, que trata dos princípios balizadores para o cálculo tarifário, em especial a não aplicação de tratamento discriminatório ou preferencial entre carregadores (Inciso II do Art. 4º), tratamento semelhante ao compartilhamento de tarifas de transporte na hipótese de ampliação de capacidade de transporte (Art. 15<sup>6</sup>).

Em harmonia com o disposto no Inciso II do § 1º e nos parágrafos 2º, 3º e 4º do Art. 3º da RANP nº 51/2013, a minuta prevê a vedação das operações de Cessão em gasodutos de transporte sob o regime de concessão em que o transportador concessionário e terceiro interessado possuam relação de coligação ou controle.

O objetivo desta vedação é de estender aos cessionários, de quem não se exige necessariamente que sejam agentes autorizados para o exercício da atividade de carregamento, a mesma limitação à participação cruzada que consta da RANP nº 51/2013<sup>7</sup>, uma vez que a Cessão é uma forma alternativa de acesso de terceiros ao serviço de transporte, devendo o Cessionário ser equiparado ao carregador autorizado no que tange à quais agentes do mercado podem fazer uso do sistema de transporte<sup>8</sup>.

Esta medida visa, ainda, evitar que a restrição à participação cruzada implementada na RANP nº 51/2013 possa vir a se tornar inócuia pela prática de acordos entre carregadores, que poderia realizar operações de Cessão por tempo determinado, estando o cessionário impedido de contratar diretamente com um concessionário por enquadrar-se na restrição imposta pelo Art. 3º da RANP nº 51/2013.

Adicionalmente, o direito do carregador inicial ao período de exclusividade referente à sua capacidade contratada de transporte não é objeto de transferência em operações de Cessão de Capacidade, sendo este relacionado exclusivamente ao volume originalmente contratado e ao carregador inicial que o adquiriu por meio de processo de chamada pública.

Neste sentido, é proposto que independentemente do prazo da operação fica extinto o período de exclusividade relacionado à parcela da capacidade contratada de transporte cedida, o que significa a extinção em definitivo deste direito na hipótese de Cessão total.

A proposta da extinção do período de exclusividade se fundamenta no fato de este direito ter o objetivo de oferecer uma proteção de mercado temporária aos carregadores iniciais que ajudaram a tornar viável do ponto de vista financeiro o projeto do gasoduto de transporte. Uma vez que os carregadores iniciais têm a obrigação de comprovar sua capacidade financeira de suportar as obrigações decorrentes tanto do termo de compromisso de compra de capacidade de transporte quanto o contrato de serviço de transporte que o sucede<sup>9</sup> por

<sup>6</sup> “Art. 15. O Carregador Inicial ou existente que já detenha um Contrato de Serviço de Transporte em modalidade firme em Gasoduto de Transporte sob o regime de autorização no qual haja investimento em ampliação da Capacidade de Transporte, poderá optar pela adoção da Tarifa Compartilhada, desde que igualadas as suas condições operacionais àquelas previstas nos novos Contratos de Serviço de Transporte em modalidade firme. (...)"

<sup>7</sup> A fundamentação para a adoção de tal restrição se encontra na documentação produzida por ocasião da Consulta e Audiência Públicas nº 08/2013, disponível no endereço eletrônico da ANP ([www.anp.gov.br](http://www.anp.gov.br)), na seção “Consulta e Audiências Públicas Realizadas”.

<sup>8</sup> Da mesma forma, a definição constante do Inciso IV do Art. 2º da proposta estabelece que a figura do Cessionário não possa ser exercida por transportadores.

<sup>9</sup> De acordo com a RANP nº 51/2013:

*“Art. 9º Cabe ao Carregador comprovar sua capacidade financeira para o cumprimento das obrigações previstas no Termo de Compromisso de Compra de Capacidade de Transporte, conforme disposto no respectivo edital de chamada pública.*

*Parágrafo único. A exclusivo critério da ANP, pode ser permitida a utilização das garantias financeira apresentadas pelo Carregador para o cumprimento das obrigações previstas no caput do presente artigo, com o objetivo de compor as garantias de pagamento dos valores devidos pelo Carregador ao Transportador em decorrência da contratação de Capacidade de Transporte.”*

um período longo (usualmente igual ou superior ao prazo de financiamento do projeto), a proteção de mercado advinda do período de exclusividade representa um instrumento importante para a mitigação de risco na atividade de carregamento de gás natural, em especial em mercados ainda não maduros. Por outro lado, em uma Cessão não há o que se falar em proteção ao mercado para o terceiro interessado que não teve o mesmo papel do carregador inicial de viabilizar a construção da instalação de transporte, equiparando-se o cessionário à figura de um carregador comum (Inciso V do Art. 2º da Lei nº 11.909/2009), em termos dos seus direitos e obrigações.

Diferentemente do Art. 4º da RANP nº 28/2005, a proposta prevê que as operações de Cessão devem ser comunicadas ao transportador e à ANP com uma antecedência mínima de 90 (noventa) dias antes da sua concretização por meio da celebração do Acordo de Cessão de Capacidade (“Acordo”). No caso, faz-se necessário o estabelecimento de um prazo para a comunicação e para análise do mesmo, a fim de verificar se o Acordo em questão não conflita com quaisquer princípios e restrições presentes na legislação vigente, em especial a vedação referente às operações envolvendo Cessões em gasodutos de transporte sob o regime de concessão.

A seção conclui-se com a obrigação de publicidade das operações de Cessão para o mercado, por parte do transportador, e de envio do acordo de cessão de capacidade para a ANP, pelo Cedente, respectivamente, e reproduzem os Arts. 5º e 6º da RANP nº 28/2005.

### **VIII – DA CHAMADA PÚBLICA PARA CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE**

A Lei do Gás (Art. 2º, VII) define Chamada Pública como o “procedimento, com garantia de acesso a todos os interessados, que tem por finalidade a contratação de capacidade de transporte em dutos existentes, a serem construídos ou ampliados”.

O processo de chamada pública instituído pela Lei do Gás é análogo ao processo de Concurso Público de Alocação de Capacidade, instituído pela RANP nº 027/2005. De maneira geral, tal processo objetiva a identificação da capacidade de transporte a ser contratada pelos carregadores interessados em um gasoduto específico. Desta forma é possível o correto dimensionamento da infraestrutura de transporte para o atendimento a um determinado mercado, evitando desperdício na alocação de recursos tanto no caso de superdimensionamento da infraestrutura, que ocasionaria ociosidade da instalação de transporte, quanto no caso de um subdimensionamento que, inevitavelmente, iria requerer uma expansão e não aproveitaria os ganhos de escala derivados do correto dimensionamento do projeto original. Simultaneamente, garante-se a igualdade de tratamento entre os carregadores participantes do processo, evitando a discriminação de agentes por parte do transportador, o que é especialmente importante nas situações em que o transportador controla ou é controlado por empresas atuantes na atividade de carregamento.

Quando a Lei do Gás versa sobre o acesso de terceiros aos gasodutos, ela estabelece (Art. 34) que o acesso ao serviço de transporte firme, em capacidade disponível, dar-se-á mediante chamada pública promovida pela ANP, de forma direta ou indireta (Art. 6º). Ademais, a Lei determina que a chamada pública ocorrerá conforme diretrizes do MME, as quais foram estabelecidas por meio da Portaria MME nº 472/2011.

Daí decorre que toda a capacidade de transporte disponível para contratação na modalidade firme obrigatoriamente se dará por meio do processo de chamada pública, seja em novos gasodutos, que posteriormente serão sujeitos ao processo de licitação, seja em gasodutos existentes cujos contratos de transporte (integral ou parcialmente) expirem.

No caso de novos gasodutos (propostos pelo MME, por meio do Plano Decenal de Expansão da Malha de Gás Natural – PEMAT) a condução da chamada pública, que ocorre previamente à licitação, é realizada diretamente pela ANP. Neste caso, a ANP elaborará a minuta de edital da chamada pública, com base nos princípios da transparência, da

isonomia e da publicidade. Esta minuta de edital será sujeita à análise dos agentes de mercado por meio dos processos de Consulta e Audiência Públicas.

Após a discussão do conteúdo com o mercado e aprovação do edital de chamada pública pela Diretoria Colegiada da ANP, o documento será publicado no DOU, bem como no sítio eletrônico da ANP na internet. A ampla publicidade visa permitir a participação efetiva do maior número possível de agentes interessados no transporte de gás natural. Cada novo gasoduto terá um edital de chamada pública a ele associado.

Não obstante as especificidades de cada edital, a minuta de Resolução em anexo propõe que qualquer edital de chamada pública contenha, minimamente, os seguintes aspectos:

- i) o cronograma com todas as etapas do processo, contendo, obrigatoriamente, a data limite para a assinatura do termo de compromisso pelo(s) carregador(es);
- ii) as garantias que serão exigidas do(s) carregador(es) por ocasião da assinatura do termo de compromisso;
- iii) a minuta do termo de compromisso a ser assinado pelo(s) carregador(es) ao final do processo de chamada pública;
- iv) as cláusulas essenciais que deverão integrar a minuta de contrato de serviço de transporte relativo ao serviço de transporte a ser celebrado entre o(s) carregador(es) e o transportador;
- v) a proposta de traçado do gasoduto de transporte, quando couber;
- vi) a forma de definição do período de exclusividade, observado o art. 3º, § 2º, da Lei nº 11.909, de 2009, que terão os carregadores iniciais que assinem o termo de compromisso;
- vii) a expectativa de tarifa de transporte máxima;
- viii) a metodologia de cálculo tarifário a ser adotada na fixação da tarifa de transporte máxima;
- ix) a metodologia a ser utilizada para a fixação, de forma iterativa, da tarifa de transporte máxima em função da demanda identificada ao longo do processo de chamada pública;
- x) as regras que serão utilizadas no cálculo das tarifas de transporte a serem pagas pelo(s) carregador(es) que celebre(m), com o transportador, contrato(s) de serviço de transporte, bem como as regras de reajuste e de revisão tarifária;
- xi) os mecanismos de alocação da capacidade transparentes e não discriminatórios, para os casos em que a demanda total não possa ser suprida pelo projeto objeto do processo; e
- xii) o prazo previsto para início das operações do gasoduto de transporte ou da ampliação, que irá constar do edital de licitação para a concessão.

No que se refere à ampliação de gasodutos e/ou à contratação de capacidade disponível, a chamada pública poderá ocorrer de maneira indireta, ou seja, conduzida pelo transportador, mas coordenada pela ANP. Neste caso, o edital da chamada pública deverá ser elaborado pelo transportador e aprovado pela ANP, porém contendo sempre os elementos propostos acima. Após a aprovação do edital elaborado pelo transportador a ANP realizará publicação no DOU informando sobre a mesma e explicitando que os termos do edital aprovado apenas poderão ser alterados mediante prévia e expressa aprovação da ANP.

O processo de chamada pública, seja ele conduzido direta ou indiretamente pela ANP, será dividido em duas fases. Na primeira, são identificados os potenciais carregadores, os quais submetem suas manifestações de interesse – não vinculantes – ao condutor da chamada pública. Na segunda fase são analisadas as propostas garantidas, as quais representam proposta vinculantes de compra de capacidade. De posse destas informações é possível se chegar à alocação de capacidade resultante do processo de chamada pública.

Uma vez definida a alocação de capacidade, os carregadores com capacidade alocada devem assinar termo de compromisso de compra desta capacidade, o qual é irrevogável e irretratável, conforme determina o Art. 5º, §§ 3º e 4º. Em caso de condução direta da

chamada pública por parte da ANP, este termo de compromisso será firmado entre os carregadores vencedores e a ANP. No caso de condução indireta, os carregadores vencedores firmarão o referido termo de compromisso com o transportador e o mesmo terá validade até que seja firmado o contrato de serviço de transporte firme entre as partes.

Para que o gás natural fluia de um ponto de processamento até um mercado consumidor, pode ser necessária a contratação de capacidade em mais de um gasoduto de transporte. Neste caso, o interessado na contratação desta capacidade deve solicitar, junto ao Transportador ou à ANP, a chamada pública coordenada.

## IX – DA TROCA OPERACIONAL DE GÁS NATURAL

A troca operacional de gás natural representa uma forma de acesso de terceiros aos gasodutos de transporte, estando inserida em um contexto mais amplo de acesso que inclui, também, a cessão de capacidade, atualmente regida pela RANP nº 28/2005, e o acesso de terceiros, regulamentado pela RANP nº 27/2005, ambas sendo revisadas nesta proposta de Resolução.

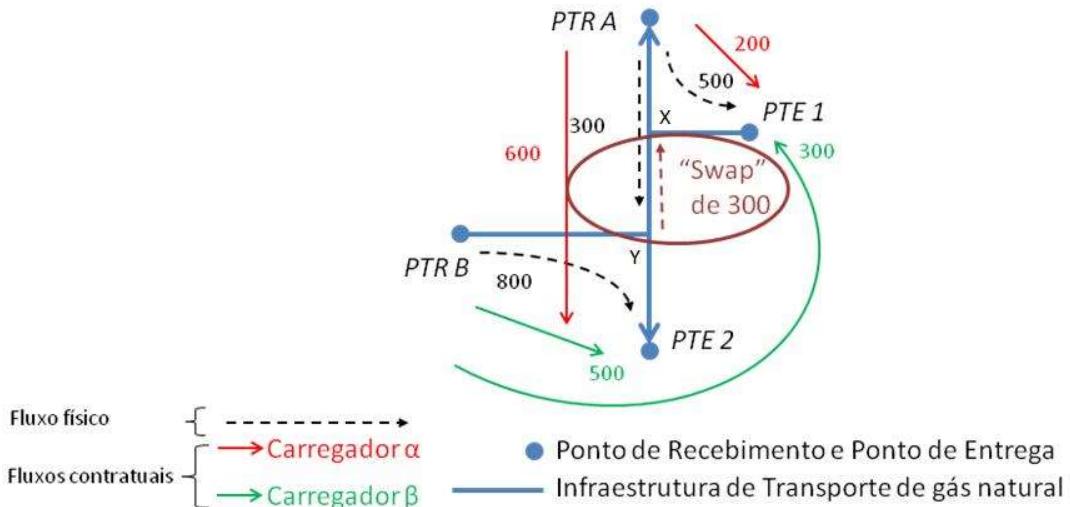
O Decreto nº 7.382/2010 é lacônico quanto à natureza e aos objetivos da troca operacional de gás, tendo definido, em seu Art. 15, apenas que: (i) a solicitação da troca operacional deve ser feita pelo carregador interessado ao transportador responsável pela infraestrutura de transporte a ser utilizada; (ii) as receitas decorrentes da troca operacional serão revertidas para cobrir os custos e a remuneração do transportador com o citado serviço; e (iii) a ANP será responsável por regulamentar a troca operacional e estabelecer a tarifa aplicável a tal serviço, não podendo esta ser inferior àquela paga pelos carregadores existentes. Por fim, o referido Decreto, no Parágrafo Único do Art. 48, inclui a troca operacional nas formas de acesso de terceiros aos gasodutos. Desta forma, não se pode realizar troca operacional em capacidade de transporte que ainda esteja gozando de período de exclusividade<sup>10</sup> (como já discutido na seção VI).

Pode-se concluir, portanto, que a troca operacional de gás natural busca facilitar o acesso de terceiros aos gasodutos, incentivando, por meio deste novo instrumento, a entrada de novos carregadores e o incremento da competição no mercado de gás natural. Na prática, tais objetivos podem ser alcançados por meio do descasamento dos fluxos físico e contratual do gás natural, o que permite uma utilização mais eficiente da infraestrutura de transporte e tem o condão de, com uma única medida, aumentar a capacidade de transporte e reduzir as tarifas aplicáveis a determinado gasoduto. Em outras palavras, a troca operacional aproveita-se da característica fungível do gás natural para minimizar o percurso do produto na rede de transporte através da troca de recebimentos e entregas por carregadores distintos.

Em um exemplo simples e idealizado, vislumbra-se a possibilidade de um carregador X que dispõe de gás natural para injeção no ponto de recebimento (PTR) “A” e retirada num ponto de entrega (PTE) “B” trocar gás com um carregador Y que, a princípio injetaria o produto no PTR B e o retiraria no PTE A. Desta forma, os fluxos de gás dos carregadores X e Y poderiam ser cancelados, com o gás injetado pelo carregador X em “A” sendo entregue neste mesmo ponto da malha ao carregador Y e vice-versa, liberando a capacidade do gasoduto para novas movimentações de gás natural.

Contudo, em um mercado no qual atuem diversos carregadores, com quantidades distintas de gás, injetando o produto em pontos de entrega e recebimento não coincidentes de uma malha em rede, a troca operacional torna-se bastante mais complexa, conforme se pode observar no exemplo representado esquematicamente na Figura 1 abaixo:

<sup>10</sup> Para os gasodutos considerados existentes quando da publicação da Lei do Gás, ficou estabelecido que o período de exclusividade que terão os carregadores iniciais será de 10 (dez) anos, contados do início da operação comercial do respectivo gasoduto de transporte. Para os gasodutos novos, caberá ao Ministério de Minas e Energia, ouvida a ANP, fixar o período de exclusividade que terão os carregadores iniciais.



**Fonte:** Elaboração própria.

**Figura 1 – Exemplo de Troca Operacional de Gás Natural**

No exemplo acima, o carregador α (vermelho) dispõe de 800 m<sup>3</sup> de gás no PTR A para atendimento aos contratos que preveem entregas de 200 m<sup>3</sup> e 600 m<sup>3</sup> nos PTEs 1 e 2, respectivamente. O carregador β (verde), por sua vez, dispõe de 800 m<sup>3</sup> de gás para injeção no PTR B e contratos para a entrega de 500 m<sup>3</sup> no PTE 2 e 300 m<sup>3</sup> no PTE 1.

Caso os fluxos físicos seguissem os fluxos comerciais, para atender aos contratos vigentes a infraestrutura de transporte deveria ser capaz de movimentar 800 m<sup>3</sup> entre o PTR A e o ponto de interconexão X e 1.100 m<sup>3</sup> entre o ponto de interconexão Y e o PTE 2, além de 300 m<sup>3</sup> entre o PTR B e o PTE 1, este último invertendo o fluxo do gás entre os pontos de interconexão Y e X.

A necessidade de inversão de fluxo aponta para a possibilidade de ocorrer uma troca operacional de gás entre os carregadores α e β, na qual este último carregador entregaria 300 m<sup>3</sup> no PTE 2 ao carregador α em troca de receber o mesmo volume de gás do carregador α no PTE 1. Desta forma, a movimentação de 300 m<sup>3</sup> entre os pontos de interconexão X e Y tornar-se-ia desnecessária, aliviando a utilização da infraestrutura e liberando essa capacidade para novas movimentações do gás natural.

Conforme já ressaltado, do ponto de vista tarifário tal operação pode, ao aumentar a capacidade de transporte sem demandar novos investimentos, reduzir a tarifa de transporte por unidade de produto movimentada, o que diminuiria o custo final do gás natural ao consumidor final.

### **Swap comercial x Swap operacional**

Antes de analisar as diferentes modalidades de troca operacional contidas na proposta de Resolução, faz-se necessário distinguir o swap operacional previsto no Decreto nº 7.382/2010 do swap comercial.

A Cessão (ver Seção VII para o detalhamento desta operação) pode ser considerada um swap comercial, uma vez que este caracteriza-se como um acordo entre carregadores, com conhecimento e eventual anuêncio do transportador, no qual dois carregadores identificam a possibilidade do swap e programam suas injeções e retiradas de modo a realizá-lo. Neste caso, há a participação indireta do transportador na contratação do swap comercial, pois os contratos de transporte já preveem que o carregador pode solicitar que o transportador receba e/ou entregue gás natural de/a outros agentes designados pelo carregador detentor do contrato de transporte. Portanto, basta que um carregador notifique o transportador para

que este, por exemplo, receba o gás natural injetado por ele em determinado PTR e o entregue ao outro carregador em determinado PTE, enquanto o outro carregador fará a solicitação inversa<sup>11</sup>. Havendo condições operacionais de realizar as solicitações, o transportador não pode se negar a realizar a movimentação solicitada.

Entretanto, fica patente que a concretização do *swap* comercial depende do entendimento entre os carregadores envolvidos, o que pode não ocorrer caso os carregadores concorram por um mesmo mercado consumidor. Na realidade brasileira, dado que existe apenas um carregador atuando nacionalmente na infraestrutura de transporte, torna-se improvável que este agente chegue a um acordo para viabilizar a entrada de um concorrente no suprimento de gás natural ao mercado.

Pode-se indagar se a otimização dos fluxos de gás na malha interligada não deveria ser feita, de ofício, pelo transportador responsável por sua operação. Em tese, porém, levando-se em consideração a relação de controle existente entre o carregador hegemônico e as transportadoras existentes no Brasil, é possível que a operação não seja levada adiante sem alguma forma de coerção (“enforcement”). Foi exatamente neste contexto e objetivando evitar o tratamento discriminatório do transportador que a Lei do Gás criou a troca operacional de gás natural como um serviço obrigatório a ser prestado pelos transportadores mediante a celebração de um contrato de serviço de transporte, o qual deve obedecer à regulamentação da ANP sobre o tema.

A minuta de Resolução proposta prevê duas situações distintas nas quais a troca operacional (“*Swap*”) pode ocorrer.

Na primeira e mais direta delas o gasoduto (ou percurso de gasoduto) objeto da operação de *Swap* é bidirecional, ou seja, tanto pode transportar o gás natural de um ponto “A” para um ponto “B” quanto do ponto “B” para o ponto “A”. Neste caso, avalia-se que é possível a contratação da troca operacional na modalidade garantida, pois mesmo que o carregador detentor do contrato firme original não movimente gás natural para atender aos clientes do carregador detentor do contrato de *Swap*, o gás natural pode ser transportado até os mesmos por meio de uma operação tradicional, ou seja, sem troca de recebimentos e entregas entre os carregadores. Contudo, a fim de conferir flexibilidade aos contratantes, optou-se por permitir que a contratação do *Swap* possa ocorrer tanto de modo garantido quanto na modalidade não garantida, ficando a critério do carregador eleger a modalidade que lhe for mais conveniente<sup>12</sup>.

Já na segunda situação, o fluxo físico do gasoduto objeto da operação de *Swap* se dá em apenas uma direção, não sendo possível garantir que o gás natural injetado à jusante dos pontos de entrega onde estão os clientes possa chegar fisicamente até eles. Nesta circunstância, a operação de *Swap* pretendida depende da efetiva injeção de gás natural pelo carregador detentor do contrato de serviço de transporte no fluxo normal, o que inviabiliza, a princípio, o oferecimento de um contrato de serviço de transporte de troca operacional garantido, restando apenas a possibilidade de uma contratação na modalidade não garantida, que ocorrerá condicionada à existência de uma programação de movimentação no sentido em que o gasoduto opera tradicionalmente.

Entretanto, na prática, os contratos firmes de transporte geralmente preveem uma vazão mínima de entrega nos PTEs, o que pode possibilitar a contratação de um serviço de troca operacional garantido equivalente ao fluxo mínimo previsto para cada PTE. Adicionalmente, o transportador conta com certa flexibilidade operacional advinda do gás natural empacotado no gasoduto, que pode, em alguns casos, garantir o atendimento aos clientes do carregador detentor do contrato de serviço de transporte de troca operacional.

---

<sup>11</sup> É importante reforçar que os volumes não precisam ser necessariamente iguais, sendo completamente plausível uma operação de *swap* parcial.

<sup>12</sup> Um exemplo em que a contratação não garantida pode ser mais adequada é o atendimento ao mercado termelétrico, que possui demanda por gás natural bastante volátil e pode se beneficiar de operações de troca operacional em base spot.

No intuito de disponibilizar toda a capacidade de movimentação oriunda da troca operacional possível e, além disso, oferecer produtos os mais variados quanto à operação segura permite, a presente minuta de Resolução prevê que os transportadores devem oferecer o serviço de troca operacional na modalidade garantida em volume correspondente a, no mínimo, o somatório das vazões mínimas contratadas em cada PTE nos contratos de transporte firme tradicionais<sup>13</sup>.

Ainda no caso de fluxo físico unidirecional, a minuta de Resolução prevê que deve ser oferecido o serviço de troca operacional na modalidade não garantida em volume correspondente à diferença entre capacidade técnica de transporte (parcela da capacidade de transporte, obtida após a dedução da margem operacional, que pode ser contratada na modalidade firme) e a troca operacional já contratada na modalidade garantida. Desta forma, aumentam-se as possibilidades da operação de *Swap* ocorrer, ainda que de forma não garantida e condicionada à existência de programação de transporte que a viabilize.

A minuta de Resolução estabelece o procedimento de solicitação da troca operacional, que deve ser formal e conter os elementos mínimos que permitam ao transportador verificar a viabilidade da operação pretendida, tais como sua modalidade, volume, período, e os pontos de injeção e recebimento do gás natural da malha de transporte. Adicionalmente, propõe-se que o solicitante apresente garantias mínimas de que possui a oferta e demanda de gás necessárias à concretização do *Swap* solicitado, uma vez que toda a operação do gasoduto será impactada caso a contratação efetivamente ocorra. Por fim, a minuta de Resolução prevê que o transportador deverá responder à solicitação em até 60 (sessenta) dias, fundamentando tecnicamente no caso de resposta negativa.

Caso ocorra, a troca operacional deve ser disciplinada por meio da celebração de um instrumento contratual específico, o qual deverá prever, ao menos: (i) o prazo de vigência; (ii) as tarifas aplicáveis e suas condições de pagamento; (iii) a capacidade contratada por meio da troca operacional; e (iv) as penalidades aplicáveis.

Como cada operação de *Swap* tem características particulares, optou-se por estabelecer a metodologia aplicável, e deixar que o cálculo da tarifa aplicável a cada operação seja feito pela ANP caso a caso. Sendo assim, a presente minuta de Resolução ratifica a utilização das metodologias de tarifa compartilhada<sup>14</sup> e tarifa incremental<sup>15</sup> já previstas na RANP nº 15/2014 para o caso de ampliação de capacidade, as quais atendem ao ditame legal contido no §3º do Art. 15 do Decreto nº 7.382/2010, que proíbe que a tarifa estabelecida pela ANP para o *Swap* seja inferior àquela dos carregadores existentes.

Conforme ressaltado anteriormente, a troca operacional é de responsabilidade do transportador. Por este motivo, a minuta de Resolução prevê expressamente que a prestação de tal serviço não deve impor obrigações adicionais para os carregadores titulares dos contratos de serviço de transporte que viabilizam o *Swap*. Entretanto, em consonância com o disposto no Art. 14 da RANP nº 51/2013 fez-se constar a vedação à programação estratégica por parte destes carregadores com o objetivo de inviabilizar a efetiva prestação da troca operacional.

Por derradeiro, prevendo a possibilidade de a troca operacional envolver mais de um transportador, propõe-se a obrigação de que os transportadores envolvidos cooperem entre si para estabelecer procedimentos operacionais que viabilizem o *Swap* solicitado.

---

<sup>13</sup> Avalia-se ser possível a contratação do serviço de swap firme em volume superior ao somatório das vazões mínimas contratadas em cada PTE nos contratos firmes tradicionais em decorrência da flexibilidade operacional conferida pelo gás natural empacotado. Contudo, o volume adicional só pode ser calculado caso a caso, através de simulações termo-hidráulicas detalhadas. Por esta razão, optou-se por estabelecer o mínimo de capacidade de swap garantida a ser oferecida e discutir a possibilidade de volumes adicionais por ocasião da solicitação efetiva pelos carregadores interessados.

<sup>14</sup> Aplica-se na hipótese de o volume adicional transportado acarretar a redução do custo unitário do transporte de gás natural.

<sup>15</sup> Aplica-se na hipótese de o volume adicional transportado acarretar o aumento do custo unitário do transporte de gás natural.

## X – DA RECLASSIFICAÇÃO DE GASODUTOS DE TRANSFERÊNCIA

A Lei do Gás, em seu artigo 2º, classifica os gasodutos da seguinte maneira:

*“XVII - Gasoduto de Transferência: duto destinado à movimentação de gás natural, considerado de interesse específico e exclusivo de seu proprietário, iniciando e terminando em suas próprias instalações de produção, coleta, transferência, estocagem e processamento de gás natural;*

*XVIII - Gasoduto de Transporte: gasoduto que realize movimentação de gás natural desde instalações de processamento, estocagem ou outros gasodutos de transporte até instalações de estocagem, outros gasodutos de transporte e pontos de entrega a concessionários estaduais de distribuição de gás natural, ressalvados os casos previstos nos incisos XVII e XIX do caput deste artigo, incluindo estações de compressão, de medição, de redução de pressão e de entrega, respeitando-se o disposto no § 2º do art. 25 da Constituição Federal;*

*XIX - Gasoduto de Escoamento da Produção: dutos integrantes das instalações de produção, destinados à movimentação de gás natural desde os poços produtores até instalações de processamento e tratamento ou unidades de liquefação,” (grifos nossos)*

O gasoduto de transporte é definido, portanto, a partir de seus pontos de origem e destino. O mesmo não acontece com o gasoduto de transferência que, apesar de possuir alguns locais semelhantes de origem (processamento e escoamento) e destino (escoamento) ao do gasoduto de transporte, sua classificação como gasoduto de transferência decorre, também, em função do interesse em sua utilização; ou seja, caso haja interesse específico e exclusivo de seu proprietário e caso interligue instalações do mesmo proprietário este duto é classificado como gasoduto de transferência.

É possível, entretanto, que um gasoduto de transferência (de interesse específico e exclusivo de seu proprietário) passe a ser de interesse de outros agentes. Caso isto ocorra a ANP realiza, a partir da solicitação de um agente, um processo de reclassificação do gasoduto que, originalmente era classificado como gasoduto de transferência, passando o mesmo, após análise, a ser classificado como gasoduto de transporte (a situação inversa também é possível).

No caso de reclassificação de gasoduto de transferência para gasoduto de transporte é necessário que sejam estabelecidas regras relacionadas tanto à operação e manutenção da instalação quanto às bases nas quais a capacidade deste gasoduto de transporte será alocada. Uma vez que a instalação passará a ser de interesse geral ela passará a ser operada e mantida por um transportador, o qual será o novo detentor da titularidade das autorizações de operação deste gasoduto. O proprietário do gasoduto originalmente classificado como de transferência passará a ser carregador do gasoduto de transporte.

Como já salientado anteriormente, a Lei do Gás determina, em seu Art. 34, que o acesso ao serviço de transporte firme em capacidade disponível dar-se-á mediante chamada pública. Desta maneira, a fim de cumprir com o estabelecido pela legislação e, ao mesmo tempo, garantir o direito de contratação do proprietário original do gasoduto de transferência à capacidade do duto reclassificado como gasoduto de transporte, a minuta de Resolução apresentada propõe a preferência na contratação do serviço de transporte firme pelo proprietário original, que passará a ser carregador. A preferência isenta este carregador de participação em chamada pública na parcela de capacidade referente à média de utilização da capacidade do gasoduto de transferência original no período de 2 (dois) anos anteriores à data da solicitação de reclassificação. A diferença entre a capacidade de transporte e esta média será considerada capacidade disponível e será alocada por meio de chamada pública.

A fim de exercer a atividade de transporte de gás natural, o transportador terá que firmar contrato de serviço de transporte com os carregadores (seja com o proprietário original do gasoduto, que exerceu a preferência na contratação, seja com carregadores vencedores do processo de chamada pública). Este contrato deve ser previamente aprovado pela ANP. Portanto, a minuta de Resolução objeto de discussão propõe que o transportador remeta à ANP, no prazo de trinta dias contados da data de reclassificação, a minuta do contrato de serviço de transporte para análise da ANP.

## XI – DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Como disposição transitória a proposta estabelece o prazo de 120 (cento e vinte) dias contados a partir da publicação da Resolução para o envio, pelos transportadores autorizados a construir e operar instalações de transporte, para aprovação da ANP de suas propostas de termo de acesso, sendo que o mesmo se aplica aos transportadores que já tenham conduzido processos de chamada pública de maneira indireta.

Já as disposições finais tratam da prerrogativa da ANP de comunicar e instruir representação aos órgãos de defesa da concorrência por ocasião de práticas abusivas por parte dos agentes regulados e tem seu fundamento na atribuição da Agência contidas no *caput* do Art. 10 da Lei do Petróleo e no § 2º do Art. 11 do Decreto 7.382/2010 que estabelecem:

“Lei do Petróleo:

*Art. 10. Quando, no exercício de suas atribuições, a ANP tomar conhecimento de fato que possa configurar indício de infração da ordem econômica, deverá comunicá-lo imediatamente ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica - Cade e à Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça, para que estes adotem as providências cabíveis, no âmbito da legislação pertinente.*

(...)

Decreto nº 7.382/2010:

*Art. 11 (...)*

*§ 2º Sempre que a ANP identificar indícios de práticas abusivas por parte de carregadores iniciais, amparadas na proteção proporcionada pelo período de exclusividade, deverá instruir representação aos órgãos de defesa da concorrência.*

*(...)”*

Por fim, os últimos artigos da proposta remetem: (i) aos normativos que estabelecem as penalidades cabíveis no caso de não atendimento das disposições da Resolução proposta; (ii) ao tratamento dos casos não previstos; (iii) à revogação das Resoluções nºs 27 e 28, de 14 de outubro de 2005; e (iv) estabelecem o início da vigência da Resolução.

## XII – CONSIDERAÇÕES FINAIS

A argumentação apresentada visa contextualizar e justificar tecnicamente a redação proposta de revisão das Resoluções ANP nºs 27 e 28, ambas de 14 de outubro de 2005, e a regulamentação da troca operacional de gás natural, introduzida pelo Art. 15 e parágrafos do Decreto nº 7.382/2010, à luz da legislação aplicável à indústria do gás natural.

Como mencionado na introdução, a revisão das resoluções acima citadas foi motivada pela publicação da Lei do Gás e da sua regulamentação posterior, em especial àquelas referentes à autorização para o exercício da atividade de carregamento de gás natural (RANP nº 51/2013) e aos critérios tarifários aplicáveis aos gasodutos de transporte (RANP

nº 15/2014). As mesmas, em conjunto com a troca operacional de gás natural, inserem-se no contexto da regulamentação do acesso de terceiros aos gasodutos de transporte no Brasil. Esta regulamentação visa cumprir o objetivo de promover a concorrência nos segmentos potencialmente competitivos da cadeia de valor do gás natural.

A argumentação apresentada objetiva contextualizar a redação proposta para a minuta da Resolução que disciplina o acesso de terceiros aos gasodutos de transporte, além de justificar tecnicamente, à luz da legislação aplicável à regulação da indústria do gás natural, os requisitos a serem exigidos dos agentes envolvidos.

### XIII – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- GLACHANT, J. HALLACK, M. VAZQUEZ, M. Building Competitive Gas Markets in the EU Regulation, Supply and Demand. Cheltenham, UK - Northampton, USA, 2013.
- KLEIN, M. *Competition in Network Industries*. World Bank Policy Reserach Working Paper, Abril, 1996.
- LIPSKY A., SIDAK J. *Essential Facilities*. Stanford Law Review, Maio de 1999.
- MME. “Exposição de Motivos nº 23”. In: *Diário da Câmara dos Deputados*, 19 de julho de 1996.
- \_\_\_\_\_. “Mensagem nº 130”. In: *Diário do Senado Federal*, 15 de novembro de 2007.
- OECD. *The Essential Facilities Concept*. Paris, 1996.