

# **PARECER TÉCNICO**

## **SUPERINTENDÊNCIA DE COMERCIALIZAÇÃO E MOVIMENTAÇÃO DE GÁS NATURAL**

### **CASO BG vs. TBG**

**REFERENTE AO CONFLITO RELACIONADO AO SERVIÇO DE  
TRANSPORTE NÃO FIRME**

---

**JOSÉ CESÁRIO CECCHI**

**SUPERINTENDENTE DE COMERCIALIZAÇÃO  
E MOVIMENTAÇÃO DE GÁS NATURAL**

**RIO DE JANEIRO,**

**26 DE JANEIRO DE 2001**

---

## 1. INTRODUÇÃO

---

Em 14 de dezembro de 2000, a British Gas do Brasil Ltda. (BG) solicitou o apoio da Agência Nacional do Petróleo (ANP) na promoção de um processo de resolução de conflito entre a BG e a Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia Brasil S.A. (TBG) referente à prestação de serviço de transporte não firme de gás natural através do gasoduto Bolívia-Brasil (Gasbol).

Este documento apresenta o Parecer Técnico da Superintendência de Comercialização e Movimentação de Gás Natural (SCG) a respeito do conflito entre BG e TBG. O documento contém quatro seções além desta introdução. A seção 2 apresenta, brevemente, a evolução das negociações entre as partes conflitantes. Na seção 3, constam os princípios considerados da resolução do conflito. A seção 4 contempla as soluções propostas e, finalmente, a seção 5 apresenta as considerações finais da Resolução. Adicionalmente, o documento contém um anexo com o valor da Tarifa Não Firme para cada Ponto de Entrega.

---

## 2. EVOLUÇÃO DAS NEGOCIAÇÕES ENTRE AS PARTES

---

Em 14 de dezembro de 2000, a British Gas do Brasil Ltda. (BG) solicitou o apoio da Agência Nacional do Petróleo (ANP) na promoção de um processo de resolução de conflito entre a BG e a Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia Brasil S.A. (TBG) referente à prestação de Serviço de Transporte Não Firme (STNF) de gás natural através do gasoduto Bolívia-Brasil (Gasbol).

A ANP tomou conhecimento das negociações entre BG e TBG em outubro de 2000, quando a BG informou ter solicitado à TBG o transporte não firme de gás natural através do Gasoduto Bolívia-Brasil de acordo com os seguintes parâmetros:

**i) Prazos e volumes:**

<b>Período</b>	<b>Volume</b>
Abr/2001 a Ago/2001	0,8 milhões de m <sup>3</sup> /dia
Set/2001 a Dez/2003	1,0 milhão de m <sup>3</sup> /dia

**ii) Ponto de recepção:**

- ✓ Corumbá/MS

**iii) Pontos de entrega:**

- ✓ Itatiba
- ✓ Guararema
- ✓ Guararema Interconexão
- ✓ Americana

- ✓ Limeira
- ✓ Sumaré
- ✓ Campinas
- ✓ Rio Claro

Após determinação da ANP, em novembro de 2000, a TBG apresentou proposta de Contrato e Termos e Condições Gerais à BG. A BG, no entanto, recusou a proposta alegando que ela diferia “substancialmente de outros contratos de Transporte Não Firme recentemente celebrados pela TBG e homologados pela ANP”.

Tomando como base o contrato firmado entre ENERSIL e TBG, em 29 de setembro de 2000, após resolução da ANP de um conflito instaurado entre estas duas empresas, a BG entendeu que a proposta da TBG era “discriminatória já que tratava de forma desigual Carregadores que se encontram na mesma situação” e solicitou à ANP que iniciasse um processo de resolução do conflito entre a BG e a TBG.

Após receber informações adicionais solicitadas à BG, necessárias para que a ANP pudesse dar início a um processo de resolução de conflito, a ANP admitiu formalmente o pedido de resolução da BG. Em seu pedido, a BG solicitou “a pronta intervenção da ANP para que a TBG oferecesse à BG, nos mesmos termos e condições homologados por esta Agência no recente processo de resolução de conflitos”, o Contrato de STNF, os TCG, o valor da tarifa do serviço e sua metodologia de cálculo.

Em relação ao anterior, a ANP informou que estava em andamento um outro processo de resolução de conflito, referente ao pedido de inclusão de um Termo Aditivo ao Contrato de STNF firmado entre ENERSIL e TBG em setembro de 2000.

Foi ressaltado que neste novo processo de resolução estavam sendo realizados alguns ajustes que proporcionariam um aperfeiçoamento da Resolução anterior. Assim sendo, foi antecipado que a intervenção da ANP não se daria no sentido de fazer com que a TBG oferecesse à BG os mesmos Contrato e TCG assinados entre TBG e ENERSIL, mas uma evolução destes.

Isto posto, a ANP informou à BG quais os pontos que estavam sendo revistos para que a mesma pudesse se manifestar, a saber:

- i) Fator de carga;
- ii) Fator de desconto;
- iii) Penalidades; e,
- iv) Questões relacionadas à Capacidade das Estações de Entrega e ao Contrato de Interligação.

Além disso, em sua correspondência, a BG solicitou ainda que a ANP publicasse Portaria instituindo a Comissão Especial que julgaria a controvérsia

A Diretoria Colegiada da ANP delegou à Superintendência de Comercialização e Movimentação de Gás Natural (SCG) o poder de compor e decidir sobre o conflito, em primeira instância, de acordo com a Portaria ANP nº 008/2001.

Sendo assim, a SCG vem por meio deste documento decidir sobre o Contrato e os respectivos Termos e Condições Gerais a serem oferecidos pela TBG à BG conforme o exposto na seção 4.

---

### **3. PRINCÍPIOS CONSIDERADOS NA ELABORAÇÃO DO PARECER TÉCNICO**

---

As decisões que compõem este Parecer foram baseadas nos princípios estabelecidos pela Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997 e pela Portaria ANP 169, de 26 de novembro de 1998. Mais especificamente, deve-se destacar os seguintes artigos:

#### **Lei nº 9.478/97**

##### **Artigo 1º**

- “incrementar, em bases econômicas, a utilização do gás natural”;
- “promover a livre concorrência”;
- “atrair investimentos na produção de energia”;

##### **Artigo 58**

*“Facultar-se-á a qualquer interessado o uso dos dutos de transporte e dos terminais marítimos existentes ou a serem construídos, mediante remuneração adequada ao titular das instalações.*

*§1º A ANP fixará o valor e a forma de pagamento da remuneração adequada, caso não haja acordo entre as partes, cabendo-lhe também verificar se o valor acordado é compatível com o mercado.*

#### **Portaria ANP nº 169/98**

##### **Artigo 2º**

- *Capacidade Contratada: é o máximo volume diário de Gás que o Transportador deve movimentar entre Pontos de Recepção e Entrega para o Carregador;*
- *Transporte Firme: é o serviço prestado pelo Transportador ao Carregador com movimentação de Gás de forma ininterrupta até o limite estabelecido pela Capacidade Contratada;*
- *Transporte não Firme: é o serviço de transporte de Gás prestado a um Carregador, que pode ser reduzido ou interrompido pelo Transportador;*
- *Capacidade Contratada Ociosa: é a diferença entre a Capacidade Contratada e o volume diário de Gás efetivamente transportado para o Carregador;*
- *Capacidade Disponível: é a diferença entre a Capacidade e a soma das Capacidades Contratadas com o Consumo Próprio;*

##### **Artigo 3º**

*“O transportador permitirá o acesso, não discriminatório, de terceiros interessados à Capacidade Disponível e à Capacidade Contratada Ociosa em suas Instalações de Transporte.”*

De acordo com os princípios listados, é possível destacar objetivos centrais na formulação da resolução:

- (a) o incentivo e a garantia de uma utilização eficiente da infra-estrutura existente;
- (b) a promoção da concorrência através da eliminação de barreiras à entrada no mercado de gás natural;
- (c) o tratamento não discriminatório;
- (d) incentivos a investimentos em infra-estrutura.

As solicitações e os comentários da BG e as questões levantadas pela TBG foram analisados à luz dos princípios e objetivos listados acima. Abaixo segue a Resolução da SCG acerca dos pontos controversos.

---

## **4. RESOLUÇÃO SCG**

---

A SCG decide que, com base no princípio da não discriminação, a TBG ofereça os mesmos contratos e TCG para carregadores interessados no mesmo tipo de serviço. Assim sendo, os mesmos contratos e TCG deverão ser oferecidos à ENERSIL e à BG.

Conforme já explicitado, os termos a serem oferecidos pela TBG aos dois interessados são uma evolução do primeiro contrato assinado entre ENERSIL e TBG. As modificações introduzidas se devem ao fato de que tanto ENERSIL como BG solicitaram o serviço de transporte para entrega do gás em diversos pontos de entrega do gasoduto Bolívia-Brasil, diferentemente do primeiro contrato firmado, em setembro de 2000, que contemplava apenas um ponto de entrega

No entanto, a simples inclusão de outros Pontos de Entrega no Contrato alteraria o efeito de alguns dos mecanismos adotados na Resolução da Comissão Especial para o primeiro conflito (que contemplava apenas o ponto de entrega de Guararema Interconexão), como o fator de carga e o fator de desconto que compõem a Tarifa Não Firme, por exemplo. Deste modo, para que os objetivos buscados na Resolução sejam mantidos foram necessários ajustes tarifários e nos Termos e Condições Gerais (TCG) conforme exposto a seguir.

### **4.1 SOLICITAÇÕES DA BG**

#### **4.1.1 DO PRAZO CONTRATUAL**

A BG solicita contratar serviço de transporte não firme a partir de abril de 2001 até dezembro de 2003. No entanto, tendo em vista que a elaboração da solução tarifária foi baseada nas condições de operação e ocupação que o gasoduto Bolívia-Brasil apresenta no momento e nas previsões para o curto prazo, a SCG determina que o contrato seja firmado, inicialmente, para o prazo de um ano.

A SCG determina, por outro lado, que uma cláusula prevendo a renovação automática do contrato, pelo mesmo prazo de um ano, caso nenhuma das partes se manifeste de forma contrária no prazo de 60 dias antes de seu término, deve ser incluída no contrato.

Entretanto, deve-se fazer algumas ressalvas. Em primeiro lugar, a eventual renovação do contrato entre BG e TBG deverá adequar-se a um modelo de TCG quando este estiver disponível.

Em segundo lugar, vale lembrar que a Tarifa Não Firme atual foi calculada com base na tarifa Firme, que possui um reajuste de 0,5% ao ano. Dessa maneira, caso o contrato venha a ser renovado, deverá ser contemplado um reajuste de 0,5% da tarifa de transporte.

#### **4.1.2 PONTOS DE ENTREGA**

O pedido da BG inclui a entrega do gás natural nos oito pontos de entrega já citados anteriormente. A inclusão de diversos pontos de entrega no Contrato celebrado entre as Partes tem total respaldo na Lei, já que o livre acesso deve existir para qualquer gasoduto em qualquer trecho.

### **4.2 QUESTÕES LEVANTADAS PELA TBG E COMENTÁRIOS FEITOS PELA BG**

#### **4.2.1 TARIFA NÃO FIRME**

##### **4.2.1.1 FATOR DE CARGA**

A resolução tarifária anterior havia estabelecido que a Tarifa Não Firme seria resultante da aplicação do fator de carga do próprio Carregador, variável entre os limites de 85% e 100%, na Tarifa de Capacidade do Transporte Firme relevante. Este mecanismo tinha como objetivo aproximar o valor da Tarifa Não Firme do custo unitário efetivo do Carregador Firme, devido à pequena possibilidade de interrupção do serviço de Transporte Não Firme durante o prazo de duração do contrato. O princípio era o de que serviços de qualidades semelhantes devem implicar em custos semelhantes ao Carregador.

Alguns problemas associados à implementação do mecanismo de fator de carga variável já haviam sido observados. Como explicitado no recurso apresentado pela TBG na Resolução da Comissão Especial, este mecanismo poderia estimular o Carregador a ter um comportamento visando obter sempre um fator de carga de 100% através da contratação de volumes em curtos

períodos de tempo ou da efetuação de vários Contratos Não Firme. Tais possibilidades obrigariam a ANP a monitorar os agentes do mercado de forma a evitar comportamentos oportunistas.

Além disso, verificou-se que a inclusão de diversos Pontos de Entrega no contrato poderia tornar este mecanismo de determinação da Tarifa Não Firme inadequado ou de difícil implementação.

Caso o mecanismo de fator de carga variável fosse implementado permitindo-se que o Carregador retirasse o gás em diversos Pontos de Entrega e supondo-se que o Carregador pudesse alocar a Capacidade Contratada entre os Pontos de Entrega como quisesse, haveria uma flexibilidade adicional não prevista para o Carregador Não Firme, que teria mais facilidade para alcançar, sempre, um fator de carga igual a 100%, contornando os objetivos da resolução mencionados acima.

Havia duas soluções alternativas para evitar que isto acontecesse: i) exigir que a contratação do serviço Não Firme explicitasse uma Capacidade Contratada para cada Ponto de Entrega, passando-se a calcular o fator de carga para cada ponto; ou ii) estabelecer um valor fixo da Tarifa Não Firme que dispensasse o mecanismo de fator de carga variável.

Considerando que uma Tarifa Não Firme variável em função da movimentação realizada pelo Carregador descaracteriza, de certa maneira, o serviço de Transporte Não Firme e que a implementação de um mecanismo de cálculo do Fator de Carga para cada Ponto de Entrega seria por demasiado complexo, a SCG optou por estabelecer uma Tarifa Não Firme fixa.

Em seus comentários a BG “concorda com um fator de carga fixo para fins de cálculo de tarifa, contanto que esse fator de carga não seja inferior a 100%”.

O valor desta Tarifa Não Firme fixa, no entanto, foi determinado com base na Tarifa Firme relevante considerando-se um fator de carga de 90%. Este valor da TNF é alto o suficiente para desencorajar a migração de contratações Firmes para a modalidade Não Firme e, ao mesmo tempo, baixo o suficiente para estimular o desenvolvimento do serviço de transporte não firme que, por sua vez, pode desempenhar um importante papel no desenvolvimento de novos consumidores de gás natural e no estabelecimento de um mercado competitivo.

Ressalta-se, novamente, que a Tarifa Firme relevante continua sendo a Tarifa Firme postal atualmente vigente no Gasbol considerando-se a aplicação do fator de distância, conforme estabelecido na resolução anterior.

#### **4.2.1.2 FATOR DE DESCONTO**

Na Resolução do conflito entre ENERSIL e TBG, a tarifa pelo serviço de transporte continha um Fator de Desconto que deveria ser aplicado no caso de interrupções no serviço de transporte por parte do Transportador. O Transportador deveria ser penalizado por eventuais cortes ou reduções que viesse a realizar no serviço de transporte, já que a base da metodologia tarifária era a alta qualidade do serviço a ser prestado.

O Fator de Desconto utilizado era calculado pela razão entre o número de dias no mês em que não houvesse interrupção ou redução (DSRI) e o número total de dias do mês (DM) considerando os dias de redução e interrupção.

O mecanismo indicado acima poderia resultar em um desconto excessivo, ou até mesmo em transporte gratuito, em caso de reduções de quantidades a serem transportadas, independente da extensão destas reduções. Isto foi colocado pela TBG no recurso apresentado durante o processo de resolução anterior.

A existência de um Fator de Desconto tão severo fora introduzido de forma a compensar a metodologia de cálculo utilizada, que resultou na variação do custo unitário do transporte em função da movimentação realizada pelo Carregador e acabou introduzindo características do Transporte Firme na Tarifa Não Firme.

Em sua proposta à BG, a TBG apresentou uma nova metodologia de cálculo para o Fator de Desconto, baseado no volume de gás efetivamente interrompido. A BG afirmou concordar com um fator de desconto baseado no volume interrompido mas fez uma série de críticas à metodologia proposta pela TBG alegando, entre outros problemas, a falta de clareza e transparência das fórmulas e definições relacionadas ao mecanismo.

Neste momento, a SCG revê a resolução e determina a eliminação do Fator de Desconto, solução esta que proporcionará maior simplicidade e transparência ao mercado e terá mais valor do que a própria aplicação de um fator de desconto.

**Resumindo, a resolução tarifária do Parecer Técnico SCG estabelece que a Tarifa Não Firme deve:**

- i) Considerar a distância;**
- ii) Equivaler à Tarifa Firme relevante a um fator de carga de 90%;**
- iii) Eliminar o Fator de Desconto.**

Os valores da Tarifa Não Firme para cada Ponto de Entrega são apresentados no Anexo 1.

## **4.2.2 TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS**

### **4.2.2.1 PENALIDADES**

A TBG alegou que tarifas aplicadas à penalidades devem ser referenciadas a uma tarifa base igual em todos os pontos de Entrega do Gasoduto, pois a variação de programação de um carregador a montante pode vir a causar impactos para carregadores a jusante no gasoduto, além de se refletir também nos custos relacionados ao gás para uso no sistema de transporte.

Adicionalmente, a TBG argumentou que, no que se refere especificamente a penalidades por desequilíbrio, está em questão o valor do gás do empacotamento do gasoduto e que uma tarifa por distância não refletiria este valor.

A SCG está de acordo com as argumentações da TBG e determina que as tarifas aplicáveis para efeitos de penalidades sejam calculadas com um Fator de Distância igual a 1.

A BG fez algumas sugestões referentes, por exemplo, à inclusão de uma “programação mensal do volume estimado de capacidade, com base na qual o transportador oferecerá a todos



os carregadores uma tabela mensal/trimestral de capacidade programada e capacidade disponível”. A BG sugere ainda a inclusão de “um mecanismo de liberação da capacidade e/ou diminuição da prioridade do carregador em relação aos volumes de gás que requisitar e não utilizar”, o que seria, segundo a BG, “um método justo de alocação da capacidade disponível”. Dessa forma, “se um carregador reiteradamente sub-utilizar sua capacidade programada em um mês, ele deverá ter menor prioridade no mês seguinte em relação ao volume não utilizado”.

A SCG considera que todas as sugestões que tenham o objetivo de melhorar a qualidade do serviço prestado e a eficiência do mercado são válidas. No entanto, a prioridade está sendo dada à simplicidade. Futuramente, sugestões como a da BG poderão ser discutidas e incorporadas a um modelo de TCG a ser oferecido por todos os transportadores. Neste momento, a questão das prioridades de alocação de quantidades foi resumida a: i) serviço firme e ii) serviço não firme.

#### **4.2.2.2 OUTRAS DISPOSIÇÕES DOS TCG**

Com base nas diretrizes estabelecidas pela SCG, TBG e ENERSIL acordaram diversos pontos inicialmente controversos. A SCG entende que tais alterações acordadas contribuirão para o aperfeiçoamento dos termos firmados entre as Partes e determina que as mesmas mudanças inseridas no contrato e nos TCG através do Termo Aditivo a ser oferecido pela TBG à ENERSIL sejam contempladas no contratos e seus respectivos TCG a serem oferecidos pela TBG à BG.

As alterações se referem a diversos pontos dos TCG, dentre os quais estão as questões levantadas pela BG acerca da capacidade das estações de entrega e do contrato de interligação, como mostra a lista abaixo:

- Capítulo I: Definições e Interpretações;
  - Cláusula 1.1: Definições;
- Capítulo III: Reembolso de Novas Instalações;
  - Cláusula 3.3: Compartilhamento da Instalação de Interligação;
- Capítulo XII: Programação de Recebimentos e Entregas;
  - Cláusula 12.1: Requisições (Nominações) pelo Carregador;
  - Cláusula 12.2: Programação Geral de Recebimentos e Entregas;
- Capítulo XIII: Redução de Recebimentos e Entregas;
  - Cláusula 13.1: Insuficiência de Capacidade;
  - Cláusula 13.2: Insuficiência de Fornecimento (foi retirada);
  - Cláusula 13.5: Ordem de Fluxo Operacional;
- Capítulo XIV: Avaliação de Desequilíbrio e Penalidades;
  - Cláusula 14.2: Encargo de Excedente Não Autorizado;
  - Cláusula 14.3: Penalidades de Programação;
  - Cláusula 14.4: Equilíbrio de Quantidades.

---

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

---

A TBG deverá oferecer à BG o mesmo Contrato e os mesmos Termos e Condições Gerais oferecidos à ENERSIL, já incluindo as alterações introduzidas pelo Termo Aditivo ao Contrato firmado entre ENERSIL e TBG em 29 de setembro de 2000. Tais alterações foram apresentadas na seção 4 deste Parecer.

O Contrato e os TCG deverão conter todas e somente as alterações dispostas neste documento, a não ser que de outra forma acordadas entre as Partes.

## ANEXO

### TARIFA NÃO FIRME POR PONTO DE ENTREGA

#### Tarifa Não Firme ponto a ponto

Ponto de Entrega	Distância	Fator Distância (FD)	Tarifa Não Firme (TC/0,9 + TM)*FD abr/01 a abr/02
	km	-	US\$/MMBTU
<b>Trecho Norte ( Corumbá - Campinas)</b>			
Corumbá	28	0,02	0,025
Campo Grande	395	0,27	0,357
Três Lagoas	709	0,49	0,641
Araçatuba	856	0,59	0,774
Araraquara	1.094	0,76	0,989
São Carlos	1.148	0,80	1,038
<b>Rio Claro</b>	<b>1.201</b>	<b>0,83</b>	<b>1,086</b>
<b>Limeira</b>	<b>1.221</b>	<b>0,85</b>	<b>1,104</b>
<b>Americana</b>	<b>1.242</b>	<b>0,86</b>	<b>1,123</b>
Replan	1.261	0,88	1,140
<b>Trecho Norte ( Campinas - Guararema )</b>			
Jaguariúna	1.267	0,88	1,146
<b>Itatiba</b>	<b>1.309</b>	<b>0,91</b>	<b>1,183</b>
<b>Guararema</b>	<b>1.401</b>	<b>0,97</b>	<b>1,267</b>
<b>Interconexão Guararema</b>	<b>1.420</b>	<b>0,99</b>	<b>1,284</b>
<b>Trecho Sul ( Campinas - Canoas )</b>			
<b>Sumaré</b>	<b>1.277</b>	<b>0,89</b>	<b>1,154</b>
<b>Campinas</b>	<b>1.289</b>	<b>0,90</b>	<b>1,166</b>
Itú	1.329	0,92	1,202
Tatuí	1.371	0,95	1,239
Araucária/CIC	1.718	1,19	1,553
Term.Araucária	1.739	1,21	1,572
Repar	1.739	1,21	1,572
Joinville	1.846	1,28	1,669
Guaramirim	1.875	1,30	1,695
Blumenau/Gaspar	1.931	1,34	1,746
Brusque	1.953	1,36	1,766
Tijucas	1.989	1,38	1,799
São José	2.029	1,41	1,834
Tubarão	2.156	1,50	1,949
Cocal do Sul	2.186	1,52	1,977
Nova Veneza	2.209	1,53	1,997
Várzea do Cedro	2.339	1,62	2,115
Araricá	2.417	1,68	2,186
Cachoeirinha	2.446	1,70	2,212
Canoas	2.452	1,70	2,217
Refap	2.452	1,70	2,217
	<b>1.440</b>		

	US\$/MMBTU
TC postal 2001	1,169
TC postal 2002	<u>1,175</u>
TC postal abr/01 a abr/02	1,170
TM	0,002

**NOTA: Em negrito os Pontos de Entrega solicitados pela BG**