

DSP- 038/01

Rio de Janeiro, 05 de fevereiro de 2001

David Zylbersztajn  
Diretor Geral  
ANP – Agência Nacional de Petróleo  
Rio de Janeiro/RJ

Ref: Decisão de Conflito entre TBG e Enersil / British Gas

Prezados Senhores,

Tenho em vista a conclusão do processo de arbitragem entre TBG e Enersil / British Gas com relação ao fornecimento de Serviços Não Firmes, cuja decisão foi proferida através dos Ofícios 006/SCG e 010/SCG de 30 de Janeiro de 2001, gostaria inicialmente de parabenizar esta Agência Nacional de Petróleo pelos avanços significativos alcançados nesta Resolução.

Contudo, existem três pontos que precisam ser trazidos para a consideração desta ANP. Um deles é crítico, não apenas para a exposição econômica da empresa, mas também para a competitividade do gás nos Estados do Sul pois impacta nos prospectos para o transporte deste energético naquela região. Trata-se da questão da alocação da tarifa por distância. O segundo ponto implica conflitos nas obrigações contratuais da TBG enquanto o terceiro ponto implica melhorias e correções para uma forma adequada dos TCG.

Com relação à alocação da tarifa por distância, convém destacar que a TBG concorda com o princípio lógico desta alocação. Contudo, entendemos que sua metodologia de implementação precisa ser adequada de forma a refletir os conceitos econômicos envolvidos em um gasoduto ainda não depreciado com o caso do Gasoduto Bolívia - Brasil.

Vale ressaltar que, dentro do processo da primeira arbitragem não houve tempo hábil para que fosse alcançada uma metodologia de implementação que fosse tecnicamente adequada devido aos exíguos prazos estabelecidos para aquele conflito.

Tenho em vista as "Diretrizes da ANP" estabelecidas na reunião de dia 19/Dez/2000, na qual esta Agência reconhece que "As Partes não estão impedidas de propor soluções tarifárias que considerem a distância", vim os através deste Recurso apresentar nossa proposta de implementação da alocação de tarifa por distância.

Para facilitar a apresentação deste recurso iremos endereçar separadamente os seguintes pontos:

1. Tarifa por Distância
  - 1.1 Decisão da ANP
  - 1.2 Justificativa e Proposição da TBG
    - 1.21 Metodologia Atual
    - 1.22 Metodologia Proposta
      - 1.221 Conceitos
      - 1.222 Forma de Cálculo da Tarifa
    - 1.23 Tarifas Propostas
- 2 Prioridades de Programação e Gás de Uso do Sistema
  - 21 Decisão da ANP
  - 22 Justificativa e Proposição da TBG
- 3 Outras disposições dos TCG
  - 3.1 Decisão da ANP
  - 3.2 Justificativa e Proposição da TBG
    - 3.21 Alteração da Cláusula 3.2 dos TCG - Instalação
    - 3.22 Alteração da Cláusula 3.3 dos TCG - Com partilhamento de Instalação de Interligação
    - 3.23 Questões Adicionais
4. Conclusão

## 1. Tarifa por Distância

### 1.1. Decisão da ANP

A ANP decidiu manter a alocação da tarifa de transporte da TBG por distância conforme a regulamentação. Contudo, de acordo com as "Diretrizes da ANP" para este novo conflito, estabelecidas na reunião do dia 19/Dez/2000, a agência determina que:

- "O mesmo critério continua valendo: a tarifa de transporte deve refletir a distância"; e
- "As Partes não estão impedidas de propor soluções tarifárias que considerem a distância."

### 1.2 Justificativa e Proposição da TBG

Inicialmente fazem referência a nossa carta DSP 011-01 de 9 de Janeiro de 2001 (Anexo 1) na qual levamos ao conhecimento desta ANP os potenciais impactos de ordem econômico-financeira e comercial que a TBG se encontra exposta em virtude da decisão desta agência reguladora sobre a tarifa por distância para o Gás do Bolívia – Brasil.

Convém enfatizar que a TBG, com o transporte de gás natural, tem todo o interesse de implementar novos contratos de transporte uma vez que estes podem proporcionar alternativas para o desenvolvimento do mercado deste energético.

Neste particular, acreditamos que o novo serviço da TBG possa funcionar não apenas novos consumos que surgem com o crescimento industrial, com o também aqueles oriundos da conversão do mercado industriais já existentes. Dessa forma é de interesse da TBG a manutenção de uma tarifa que permita a competitividade do gás natural não apenas nos estados mais próximos da fronteira com o também nos estados mais industrializados localizados nas regiões sudeste e sul de nossa área de influência.

Ao mesmo tempo, entendemos que a metodologia de alocação da tarifa por distância pretenda, de um lado proporcionar uma alocação eficiente dos custos do serviço de transporte de forma a garantir a eficiência no uso da infra-estrutura instalada. Porém, de outro lado, deve garantir que a transportadora tenha condições de realizar a mesma receita esperada com a tarifa postal vigente em seus atuais contratos de longo prazo.

Visto que estes contratos estão sujeitos a revisão tarifária para sua adequação à alocação por distância, é absolutamente necessário para a TBG que a metodologia em pregada nesta alocação permita a recuperação da mesma receita que seria obtida dentro da estrutura original de alocação postal. Esta condição deve ser considerada para a garantia do equilíbrio econômico-financeiro da transportadora.

Conforme demonstramos na carta DSP 011-01, qualquer estrutura de alocação de tarifa por distância, dentro do contexto dos atuais contratos de longo prazo estruturados para a condição postal, trazem risco para a TBG. Por esta razão sua introdução deve ser gradual de forma a amenizar os potenciais impactos.

Por outro lado, no estágio atual do gasoduto, ainda não amadurecido e com elevados custos de construção, a metodologia em pregada não é apropriada economicamente para que a alocação de tarifa por distância seja eficiente em refletir os custos de transporte.

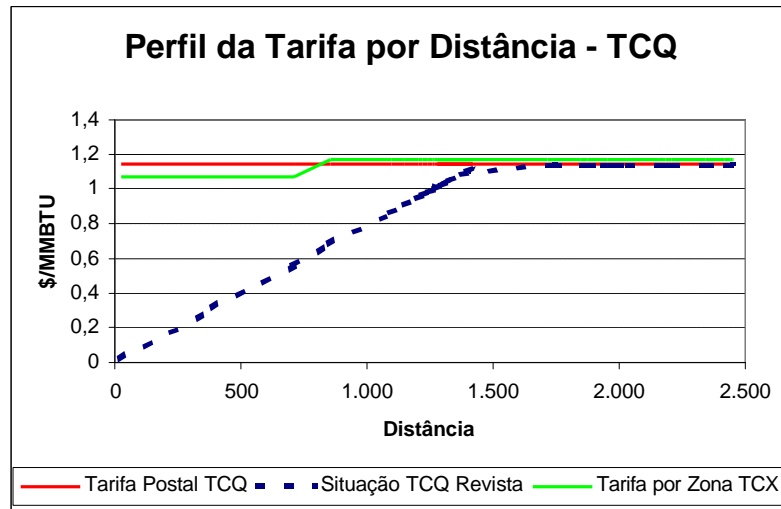
Desta forma, torna-se necessário uma metodologia que não apenas seja economicamente adequada, com o também reduza ou mesmo evite os impactos negativos com uma renegociação dos contratos vigentes.

A análise do impacto das diferentes metodologias são apresentadas abaixo. Com o referência, os resultados destas análises consideram as mesmas premissas da carta DSP 011-01 e endereçam as questões dos "Aspectos Relevantes" mencionados no item 1 desta carta.

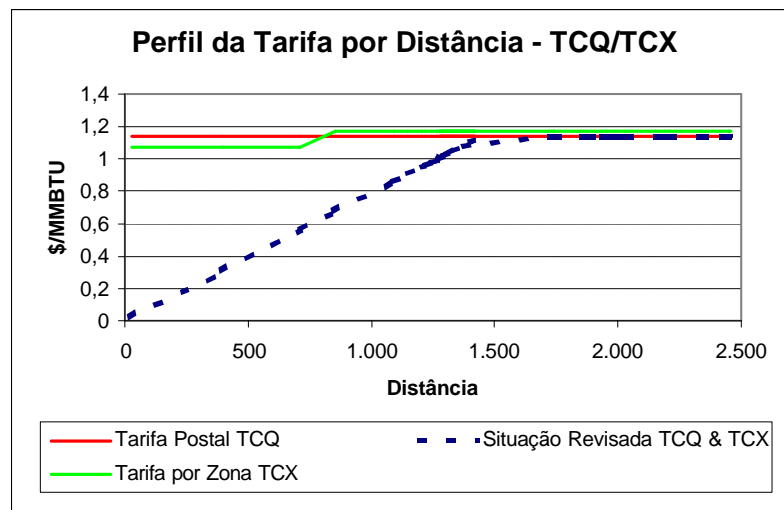
### **1.21 Metodologia Atual**

Conforme a carta DSP 011-01, com base na expectativa de desenvolvimento do mercado apresentada, no caso dos Contratos atuais serem adaptados para o esquema de alocação atualmente vigente, a TBG estaria exposta aos seguintes impactos no valor presente de suas receitas a 12% ao ano:

- **Cenário 1:** Caso o TCQ seja adaptado para contemplar a estrutura tarifária por distância da ANP considerando um "teto" limite no valor da tarifa postal atual e manutenção das obrigações "Ship or Pay" (US\$1,14/MMBTU @ 1996): O potencial impacto no Valor Presente da Receita Operacional Bruta seria sua redução de US\$ 29 milhões.



- **Cenário 2:** Caso os contratos TCQ e TCX sejam adaptados para contemplar a estrutura tarifária por distância da ANP considerando um "teto" limite no valor da tarifa postal atual e eliminação das obrigações de "Ship or Pay" (US\$1,14/MMBTU @ 1996): O potencial impacto no Valor Presente da Receita Operacional Bruta seria sua redução de US\$562 milhões.

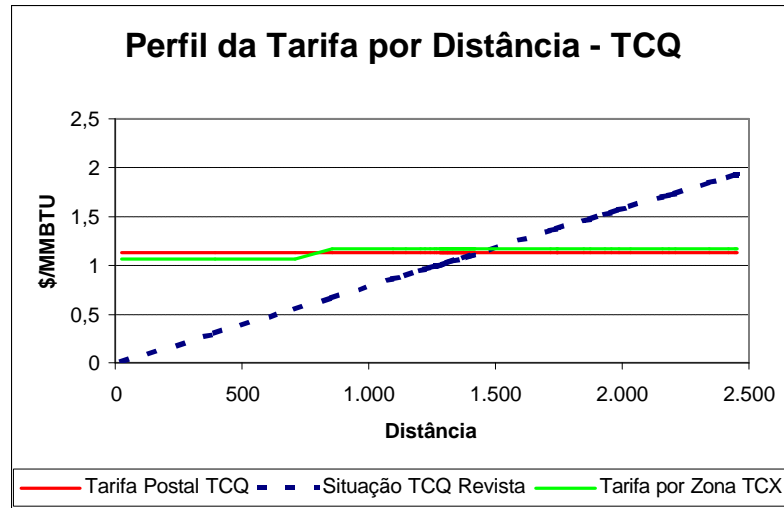


- **Cenário 3:** Embora os dois cenários acima descritos sejam plausíveis de ocorrer (vide carta Petrobras DG G N 04/00 de 27/Set/2000 no Anexo 2), particularmente o primeiro devido à existência de uma cláusula de repasse direto de melhores condições tarifárias oferecidas a Terceiros, devem os considerar pelo menos um

terceiro cenário o qual representaria a situação menos desfavorável no contexto de renegociação.

Este cenário contempla a possibilidade de apenas o TCQ ser adaptado para a estrutura tarifária por distância da ANP, sem considerar "teto" limite, de qualquer natureza, no valor da tarifa e com obrigações de "Ship or Pay" mantidas.

Nesta situação, o perfil da tarifa da TBG para o TCQ e TCX seria com o seguinte:



Neste cenário, conforme demonstram as planilhas (Anexo 3), o potencial impacto no Valor Presente da Receita Operacional Bruta seria sua redução de US\$ 116 milhões. Contudo, pela lógica de alocação de tarifa, deveriam os esperar que a receita original fosse mantida pela compensação entre as entregas realizadas em pontos com tarifa por distância menor que a postal e pontos com tarifa por distância maior que a postal.

Fica evidente portanto que esta metodologia não atende ao princípio da manutenção da receita original da TBG e um teste de suficiência deveria ser realizado para que esta receita fosse efetivamente auferida. Este teste deve garantir que a metodologia empregada para alocação por distância, dentro de um cenário escolhido, promova a realização da receita esperada neste cenário. O teste deve ser revisado sempre que houver desvios com relação aos parâmetros e premissas considerados no cenário escolhido.

## 1.2.2 Metodologia Proposta

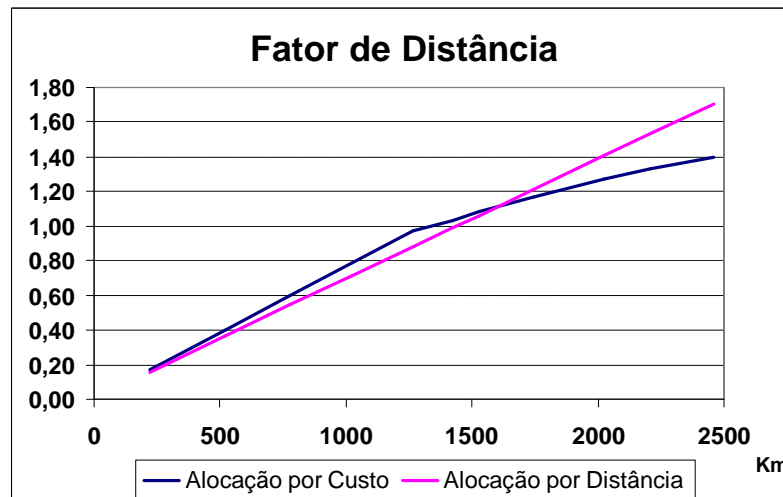
### 1.2.2.1 Conceitos

- **Alocação da Tarifa em Função do Custo de Construção**

Outro aspecto relevante que foi comentado na carta DSP-011/01, refere-se ao fato de que a alocação da tarifa por distância de forma linear não reflete adequadamente os custos de construção de um gasoduto não depreciado. Estes custos dependem

fundamentalmente o diâmetro e a potência de compressão instalada ao longo do gasoduto, sendo que apenas em gasodutos de diâmetro constante e sem estação de compressão, ou com compressão homogênea ao longo do gasoduto, ocorreria o custo ser linear com a distância.

O gráfico abaixo apresenta a comparação entre a alocação do Fator Distância de forma linear e a mesma alocação feita de acordo com o custo padrão de construção de um gasoduto com as características do Gasoduto Bolívia – Brasil.



Tendo em vista que a alocação de tarifa deveria refletir os custos da transportadora, no contexto de um gasoduto com elevados custos de construção, sua alocação de forma linear não é portanto adequada.

### • Alocação da Tarifa Contém planos Economias de Escala

Outra questão que impacta a alocação da tarifa em uma situação de um gasoduto com custos de construção não depreciáveis, é o efeito de escala proporcionado pelos maiores mercados existentes ao longo do gasoduto para benefício de outros mercados menores a sua montante.

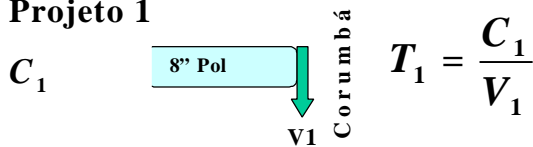
Neste caso, a alocação da tarifa por distância de forma linear e ponto a ponto, provoca a ocorrência de subsídio entre estes mercados. Um tratamento por zonas tarifárias pode reduzir esta distorção.

Para ilustrar este efeito, foi realizado uma simulação conceitual da tarifa necessária para transportar gás para cada um dos mercados incrementais ao longo das Estações de Entrega do gasoduto. Para tanto foram desenvolvidos vários "projetos incrementais" para atender estes mercados previstos conforme o item 21 da carta DSP-11/01.

Esta simulação conceitual é esquematicamente apresentada na figura abaixo. Nesta figura, o Projeto "1" considera um gasoduto de 8 polegadas, ao custo de investimento " $C_1$ " para transportar gás até Corumbá. A Tarifa " $T_1$ " é aquela que proporciona a recuperação e remuneração do capital investido. Ela também representa o Custo de Oportunidade para o transporte de gás até este ponto. Já o Projeto "n" considera um

investimento "C<sub>n</sub>" para transportar gás para todas as Estações de Entrega entre a fronteira e Guararema Interconexão. A Tarifa "T<sub>n</sub>" representa a Tarifa Incremental necessária para garantir a recuperação e remuneração da diferença de investimentos entre os Projetos "n" e "n-1". Deve-se observar que, em todos os Projetos o resultado para a transportadora de gás seria o mesmo em termos de recuperação e remuneração do capital investido:

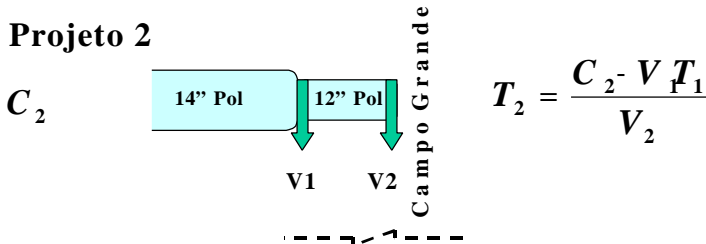
**Projeto 1**



Observações:

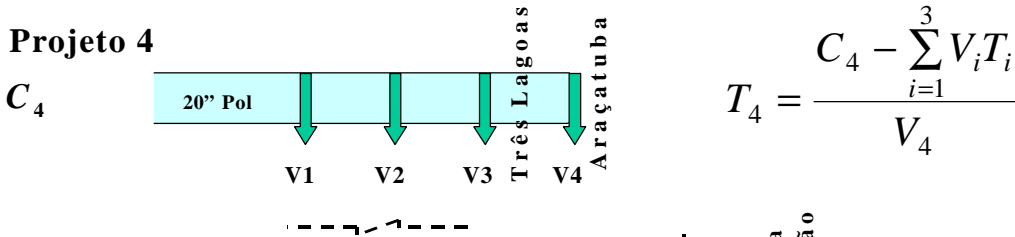
- Fórmulas para demonstrar conceito apenas! Tarifas calculada no Fluxo de Caixa!
- Tarifa Postal Equivalente é aquela que faz o gasoduto indiferente entre recebe-la por todos os volumes entregues:

**Projeto 2**

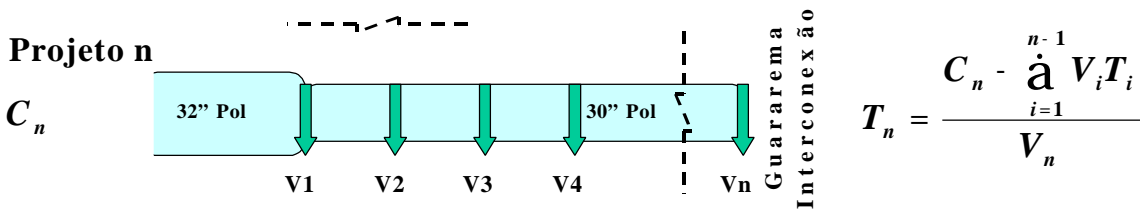


$$T_{\text{postal equiv.}} = \frac{C_n}{\sum_{i=1}^n V_i}$$

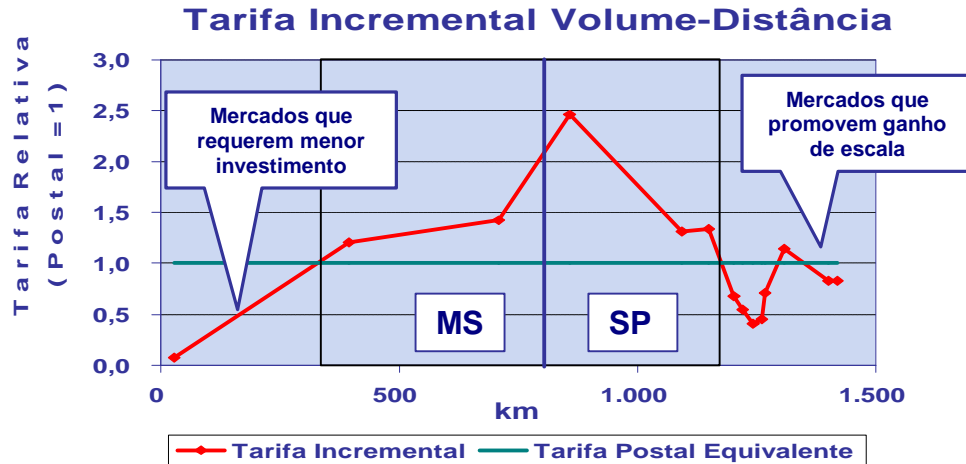
**Projeto 4**



**Projeto n**



O resultado das "Tarifas Incrementais" obtidas são apresentadas na figura abaixo, de forma relativa (adimensional) ao valor da tarifa postal equivalente:



Pode-se observar os seguintes aspectos relevantes:

- i) Existem mercados no início do gasoduto em que a tarifa necessária para viabilizar seu fornecimento seria muito baixa, justificando a existência de uma "zona" cuja tarifa máxima seria o Custo de Oportunidade da construção de um "by pass" ao gasoduto existente.
- ii) Existem mercados a jusante do gasoduto cujos volumes em relação ao investimento adicional para que eles sejam supridos promovem um ganho de escala e portanto "puxam a tarifa postal para baixo" (tarifa incremental é inferior à postal).
- iii) Existem mercados a montante daqueles mencionados no item (ii) acima cujos custos para fornecimento "puxam a tarifa postal para cima" (tarifa incremental maior que a postal).

Desta forma, uma tarifa alocada por distância de forma linear e ponto a ponto iria beneficiar excessivamente os mercados descritos em (iii) pela existência dos ganhos de escala promovidos pelos mercados a sua jusante, mencionados em (ii).

Esta situação é particularmente importante no Estado de São Paulo, onde uma tarifa por "Zona" reflete mais adequadamente a alocação dos custos de investimento. Contudo, embora não realize o devido ao volume de cálculos envolvidos, espera-se que o mesmo perfil observado em São Paulo possa se repetir no trecho sul do gasoduto, embora a níveis mais elevados de tarifas incrementais.

#### • Custos não Relacionados com a Distância

A alocação de tarifa em pregada atualmente não leva em conta a existência de custos não relacionados com a distância e que deveriam ser alocados de forma homogênea ao longo do gasoduto. Este fato faz com que os pontos mais a jusante do gasoduto, portanto com tarifa mais elevada, subsidiem os pontos mais próximos.



Os Custos de Administração e Gerenciamento (G & A) e de Operação e Manutenção (O & M) da TBG, conforme o Plano Plurianual para 7 anos da empresa atualmente em vigência de US\$ 32 milhões por ano (média de US\$ 35 milhões para 19 anos) contra cerca de US\$ 634 milhões de custo variável por ano (assumindo este custo com o aumento da tarifa de movimentação). Cabe ressaltar que este número não considera elementos passíveis de longa depreciação e fixos com a aquisição ou reformas de escritórios e melhorias da infraestrutura de apoio (telecomunicações, sistemas de informação, etc) ao longo da vida do gasoduto.

Considerando ainda que a sede da TBG se situa no Rio de Janeiro e não em Corumbá, e que outros Pontos de Recepção de gás são potencialmente esperados para o futuro (Guararama e Canoas), acreditamos ser razoável considerar uma tarifa fixa, com o "Tarifa de Entrada", da ordem de US\$ 0,11/MMBTU independente da distância. Esta tarifa é resultado da divisão do valor presente (@ 12%) dos custos de A&G e O & M da TBG extrapolados para 19 anos pelo valor presente dos volumes do "Ramp up" previstos.

### 1.2.2.2 Forma de Cálculo da Tarifa

A TBG entende que a metodologia a seguir adequa os conceitos técnicos de alocação de tarifas por distância levantados na seção anterior. Além disso, ela atende aos objetivos de realizar sua introdução com menor exposição para a transportadora e com potencial para promover o melhor desenvolvimento do mercado de gás natural.

Descrevem os abaixo os principais pontos desta metodologia e o resultado obtido com sua aplicação.

#### • Escolha do Parâmetro de Alocação da Tarifa

Alocação da tarifa através do parâmetro de volume dos dutos somado à potência instalada de compressão, refletindo o Custo de Construção acumulada da infraestrutura de transporte.

$$\text{Custo Acumulado} \propto \text{Parâmetro } C = \sum \left[ \left( \frac{f}{2} \right)^2 * L + HP \right]$$

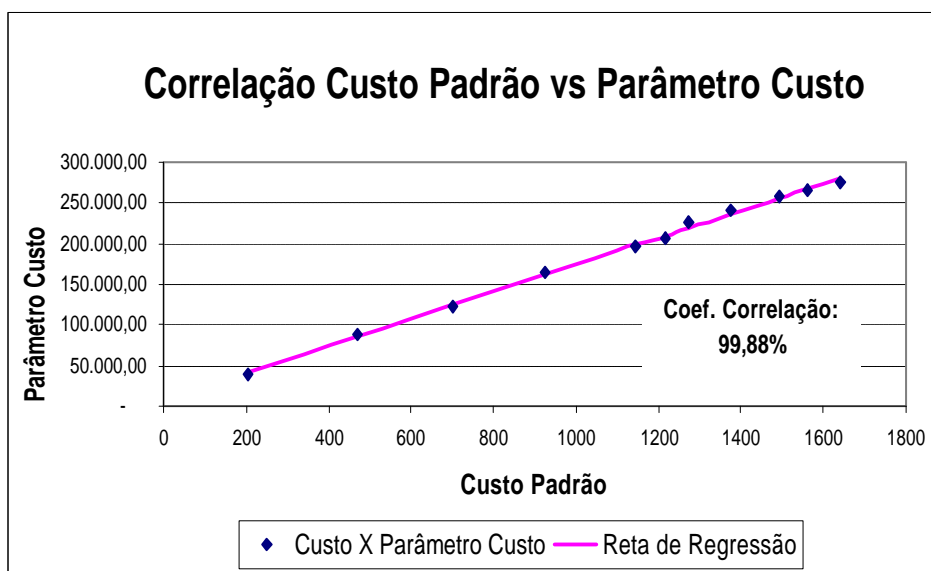
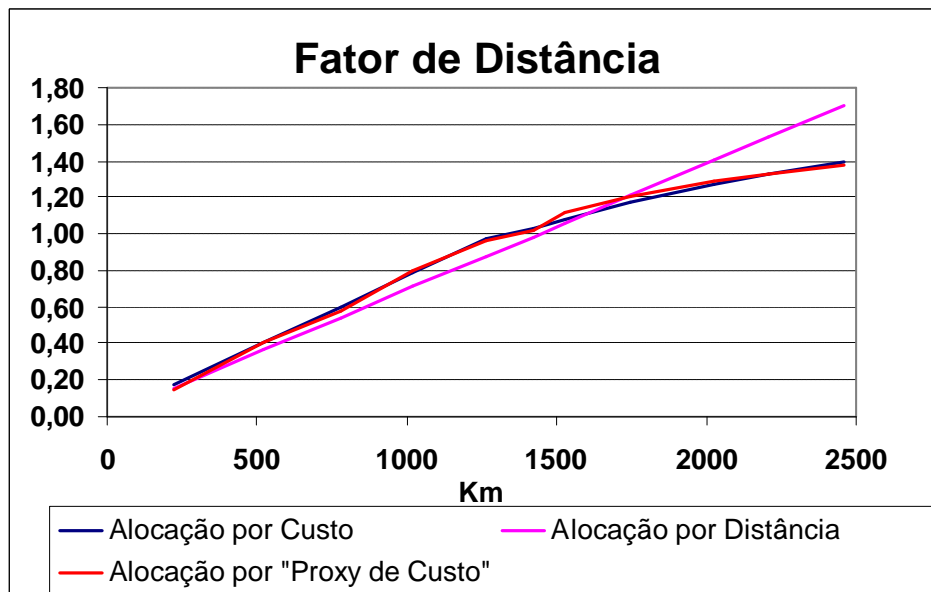
Onde:

*f* - Diâmetro dos Dutos em Polegadas

*L* - Comprimento dos Dutos em Km

*HP* - Potência Instalada Compressão em Mil HP

A adequação deste parâmetro pode ser verificada pela sua correlação com o custo de construção padrão conforme as figuras abaixo, sendo que torna fácil o seu cálculo por qualquer agente interessado.



- **Utilização do conceito de Zona Tarifária**

A alocação da tarifa por distância é mais adequada se aplicada dentro de Zonas Estaduais. Esta técnica evita a distorção da alocação dos custos de transporte dentro de um mesmo Estado e também está em linha com a proposição original do projeto de fornecimento de gás para os Estados com o uso do gás.

Desta forma, o parâmetro de custo do item acima se aplica com o custo para fornecimento de gás para cada Estado, sendo acumulado até a fronteira limite com o Estado seguinte ao longo do gasoduto.

- **Cálculo do Fator Distância para cada Zona Tarifária**

O Fator Distância para um a determinada Zona, na mesma linha de estabelecida na metodologia atualmente em curso, é resultado da divisão do Parâmetro de Custo acumulado até a fronteira com a Zona seguinte, pelo valor do Parâmetro de Custo Médio do gasoduto.

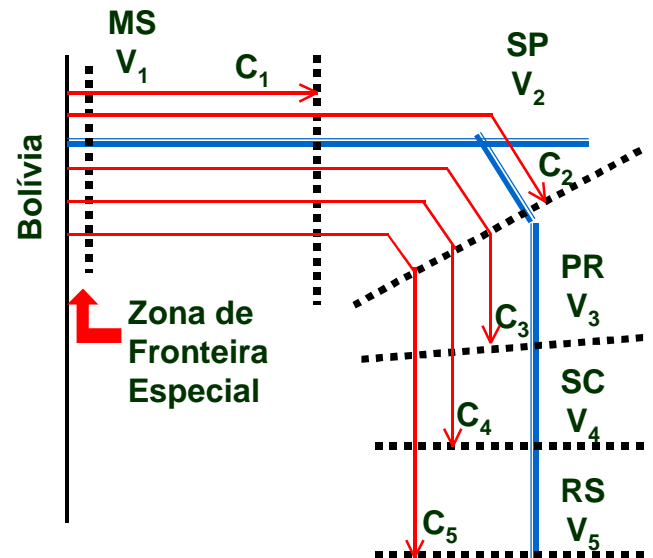
O Parâmetro de Custo Médio é resultado da média ponderada dos Parâmetros de Custo pela Capacidade Máxima das Estações de Entrega existentes dentro de cada Zona Tarifária Estadual:

$$C_{\text{médio}} = \frac{\sum C_i \cdot V_i}{\sum V_i}$$

$$FD^* = \frac{C_i}{C_{\text{médio}}}$$

$C_i$  = Parâmetro de Custo

$V_i$  = Capacidade Max.EEs



### • Zona de Fronteira Especial

É criada uma Zona de Fronteira Especial para a região em torno da Cidade de Corumbá de forma a evitar o "By Pass" do gasoduto, cuja tarifa é igual ao Custo de Oportunidade para construção deste "By Pass".

Este custo foi calculado no exercício de simulação apresentado na seção 1.2.21 "Alocação da Tarifa Contemplando Economias de Escala" deste documento, com o senço de US\$0,043/MMBTU. Para as demais regiões a jusante deste ponto a tarifa alocada por Zona já seria inferior ao Custo de Oportunidade de construção de outro gasoduto, sendo portanto justa e economicamente adequada.

Desse forma a tarifa de transporte seria alocada em 6 Zonas Tarifárias:

- Zona Especial de Corumbá
- Zona Estadual de Mato Grosso do Sul
- Zona Estadual de São Paulo
- Zona Estadual do Paraná
- Zona Estadual de Santa Catarina
- Zona Estadual do Rio Grande do Sul

## • Cálculo da Tarifa e Teste de Suficiência

A tarifa em cada Zona Tarifária Estadual é resultado da multiplicação do Fator de Distância por uma Tarifa Postal Ajustada de forma que a Receita Operacional Bruta da TBC em cada ano permaneça igual a receita original. Este cálculo considera como fixos (valores de 1996):

- A Tarifa Especial para a região da Cidade de Corumbá de US\$0,043/MMBTU.
- Uma "Tarifa de Entrada", fixa com a distância, a ser incluída em todas as demais Zonas, equivalente a US\$0,11/MMBTU.

O ajuste da Tarifa Postal é realizado dentro de um Cenário esperado de receitas provenientes de todos os contratos de transporte vigentes tendo em vista as premissas estabelecidas para este Cenário. A TBC entende que o Cenário adequado para este ajuste neste momento é o Cenário 3 apresentado na seção 1.21, contemplando principalmente:

- Apenas o TCQ poderia ser adaptado para a estrutura tarifária por distância da ANP, sem considerar "teto" limite, de qualquer natureza no valor da tarifa, e com obrigações de "Ship or Pay" mantidas.
- As premissas de mercado e contratuais estabelecidas na Carta DSP-011/01.

Caso estas premissas não se verificarem posteriormente, os agentes poderiam recorrer à ANP solicitando revisão para o re-estabelecimento do equilíbrio objetivo no Teste de Suficiência da metodologia de alocação de tarifa por distância. Esta revisão seria limitada aos parâmetros que compõem o Cenário utilizado para a alocação de tarifa, não contemplando outras alterações que possam ser resultado do crescimento ou melhorias de eficiência do sistema de transportes.

## • Implementação Gradual da Metodologia de Alocação por Distância

Tendo em vista o impacto que pode resultar da alteração da estrutura tarifária postal para a estrutura de tarifa por distância, a TBC entende que esta implementação deve ser realizada de forma gradual. Nos resultados apresentados no próximo item poderá ser verificado que uma implementação do tipo:

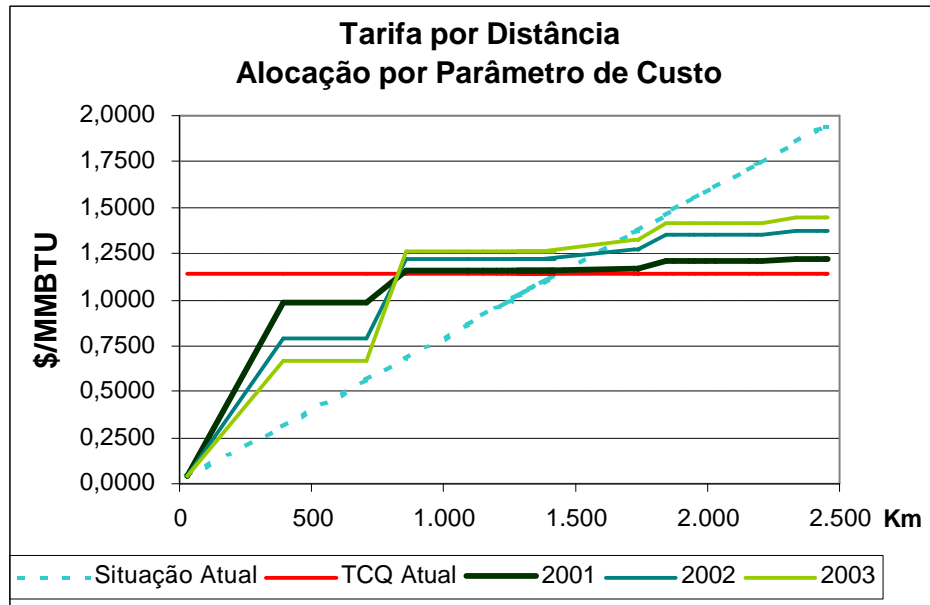
- 30% da tarifa resultante por distância e 70% da tarifa postal para o ano de 2001;
- 70% da tarifa resultante por distância e 30% da tarifa postal para o ano de 2002;
- 100% da tarifa resultante por distância no ano de 2003.

Garantiria a diferenciação tarifária almejada e manteria os objetivos de evitar-se a duplicação de infra-estrutura pelo "By Pass" em Corumbá, cuja tarifa continuaria a ser aquela refletindo o Custo de Oportunidade. Ao mesmo tempo, promoveria um melhor aproveitamento do gás natural ao longo de todo o gasoduto frente a outros energéticos, auxiliando no desenvolvimento de mercado resultante não apenas de novos projetos nos estados a montante do gasoduto, mas também da conversão

industrial nos Estados do sul. Esta introdução gradual também possibilitaria a renegociação de contratos já vigentes, reduzindo o risco da TBG.

### 1.2.3 Tarifas Propostas

A figura abaixo mostra o perfil tarifário esperado ao longo de toda a extensão do gasoduto para os anos de 2001, 2002 e 2003 segundo a metodologia proposta, incluindo a introdução gradual:

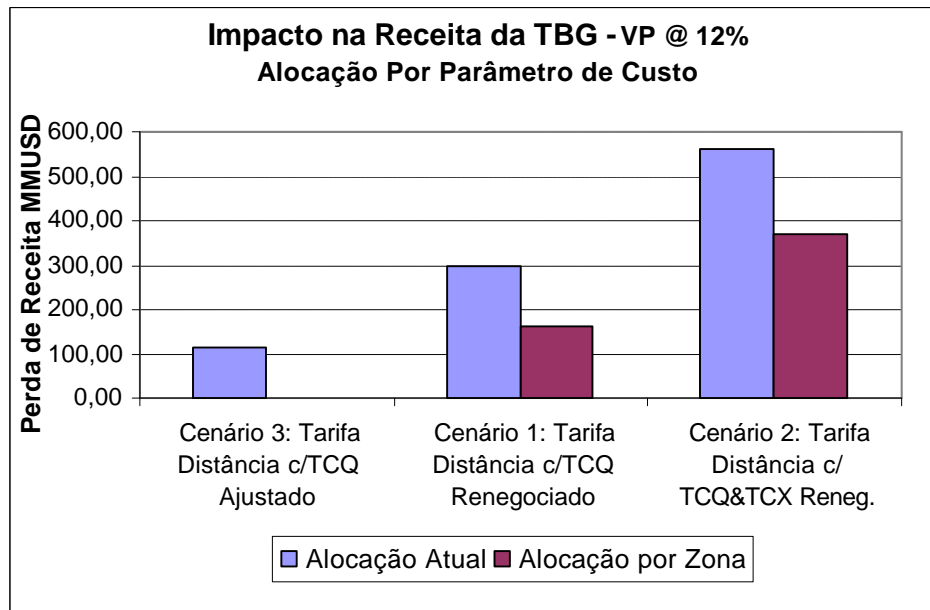


A tabela abaixo mostra os valores obtidos com a referida alocação:

#### Alocação da Tarifa por Distância - Parâmetro de Custo

Percentual Distância	30%	70%	100%
Zona Tarifária	2001	2002	2003
MS - Corumbá	0,0430	0,0430	0,0430
MS	0,9818	0,7918	0,6717
SP	1,1539	1,2174	1,2633
PR	1,1742	1,2677	1,3219
SC	1,2079	1,3509	1,4190
RS	1,2166	1,3724	1,4441

A figura abaixo mostra os resultados esperados pela TBG com a aplicação da alocação tarifária por distância descrita acima. São apresentados os resultados em Valor Presente da perda de Receita Operacional Bruta para os três cenários descritos anteriormente, com parâmetro-se a situação com a metodologia atual e aquela com a metodologia proposta:



Pode-se observar que dentro do Cenário 3 a perda da TBG seria "zerada", enquanto que nos demais casos ela seria apenas reduzida.

## 2. Prioridade de Programação dos Serviços e Gás de Uso no Sistema

### 2.1. Decisão da ANP

A ANP decidiu manter a Decisão de pró-ratear o Gás de Uso do Sistema e as prioridades de programação com o primeiro Serviços Firmes e segundo Serviços Não Firmes.

### 2.2. Justificativa e Proposição da TBG

A TBG, conforme já apresentado no recurso durante a primeira arbitragem, tem dificuldades com relação a esta decisão porque ocorre um conflito com obrigações contratuais já assumidas pela empresa em seus contratos firmes vigentes.

Neste sentido a TBG terá que se expor legalmente diante de uma das duas obrigações a que ela se encontra imposita a contemplar em seus diferentes contratos.

Com relação às prioridades de programação, consideramos que aquelas estabelecidas para um Serviço de Transporte Não Firme são possíveis de serem adequadas e não trazem risco imediato. Neste particular nossa preocupação reside apenas na futura implementação de outros contratos firmes, quando então o conflito se tornaria evidente.

Já com relação ao gás de uso do sistema, a TBG está exposta a não receber a restituição deste gás de forma integral pelos Carregadores existentes, visto que suas obrigações não são com plenos em seus contratos.

Neste caso a TBG se verá diante da dificuldade de incorrer em desbalanceamentos negativos em seu em pacotamento de gás sem poder restituí-lo pela Lei vigente que impede o Transportador de adquirir gás e, mesmo que isso fosse possível, de incorrer no custo de tal aquisição, custos este atribuído aos Carregadores.

Diante deste fato, a TBG se reserva o direito de recorrer a esta ANP caso o problema identificado venha a se concretizar.

### **3. Outras Disposições dos TCG**

#### **3.1. Decisão da ANP**

A ANP considerou as alterações de pontos inicialmente controversos, dos TCG do contrato assinado em 29 de setembro de 2000, acordados entre a TBG e Enersil.

#### **3.2 Justificativa e Proposição da TBG**

A TBG, conforme comunicado através de correio eletrônico enviado em 17 de janeiro de 2001, entende que outras questões não acordadas devem ser contempladas nos TCG conforme detalhado abaixo.

##### **3.2.1 Alteração da Cláusula 3.2 dos TCG – Instalação**

A TBG entende que tem o direito de oferecer formas de pagamento por novas Instalações de Interligação, ao invés do Carregador poder optar sobre as formas com o qual pagar, uma vez que a TBG não pode ser obrigada a financiar investimentos que são de responsabilidade do Carregador.

Neste sentido, propomos que seja alterada a redação atual pela apresentada no Anexo 4.

##### **3.2.2 Alteração da Cláusula 3.3 dos TCG – Com partilhamento de Instalação de Interligação**

A TBG entende que haverá a liberação de MDQ, por parte do Carregador original para o qual a Instalação de Interligação havia sido construída, para o novo Carregador (seja num contrato Fim e ou Não Fim e) é necessário que este último arque com o custo fixo da capacidade liberada, ao invés do custo variável, pois caso contrário haverá uma parcela da capacidade que o Carregador original subsidiará ao novo Carregador.

Neste sentido, propomos que seja alterada a redação atual pela apresentada no Anexo 4.

##### **3.2.3 Questões adicionais**

Durante o período decorrido desde a assinatura do contrato entre Enersil e TBG foram realizadas diversas alterações nos TCG com o objetivo de aprimorá-lo. A TBG entende

que estas mudanças devem ser contempladas pois representam uma melhoria das TCG nos seguintes Capítulos:

- ✓ I - Definição;
- ✓ V - Responsabilidades e Compensações;
- ✓ VI - Medição; Equipamentos de Medição;
- ✓ XIII - Redução e Recebimento de Entregas;
- ✓ XIV - Avaliação de Desequilíbrio e Penalidades;
- ✓ XV - Faturamento;
- ✓ XX - Eventos Escusáveis; e
- ✓ XXII - Disposições Gerais.

Neste sentido, propomos que seja alterada a redação atual pela apresentada no Anexo 4.

#### **4 . Conclusão**

Esperamos que os resultados acima apresentados permitam o aperfeiçoamento da Decisão proferida por esta ANP de forma que o Livre Acesso aos novos gasodutos e, particularmente no caso do sistema da TBG cujas regras estão sendo adaptadas, ocorra de forma suportada e viável para todos os agentes.

No que diz respeito especificamente a Tarifas propomos a adequação dos contratos de maneira a refletir a tabela "Alocação da Tarifa por Distância – Parâmetro de Custo".

Finalmente, nos colocamos a disposição para discutir mais profundamente o assunto e esclarecer qualquer dúvida que possa permanecer.

Atenciosamente,

André Cordeiro  
Diretor Superintendente