



# COMPROMISSOS EXISTENTES AO LONGO DA CADEIA DE GÁS NATURAL: CONTRATOS DE TRANSPORTE

Superintendência de Comercialização e Movimentação de Gás Natural

(Versão Preliminar)

MARÇO 2004

# Sumário

INTRODUÇÃO.....	3
I - INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL NO BRASIL.....	4
II – CONTRATOS DE TRANSPORTE CELEBRADOS NO ÂMBITO DA INDÚSTRIA GASÍFERA NACIONAL .....	6
<b>II. 1 – Aspectos Gerais dos Contratos de Transporte no Brasil.....</b>	<b>11</b>
<b>II.2 – Aspectos Específicos dos Contratos de Transporte no Brasil .....</b>	<b>12</b>
III – IMPACTOS DOS COMPROMISSOS FIRMADOS NO SEGMENTO DE TRANSPORTE AO DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA BRASILEIRA DE GÁS NATURAL .....	21
IV – CONSIDERAÇÕES FINAIS E PROPOSIÇÕES.....	23
ANEXO .....	24



Nota Técnica 006/2004-SCG

Rio de Janeiro, 22 de Março de 2004

## COMPROMISSOS EXISTENTES AO LONGO DA CADEIA DE GÁS NATURAL: CONTRATOS DE TRANSPORTE

### INTRODUÇÃO

Esta Nota Técnica tem por objetivo traçar uma análise sobre o conjunto de Contratos de Transporte de gás natural celebrados no âmbito da indústria gasífera brasileira. Tal análise busca identificar, sobretudo, os compromissos existentes nesta etapa da cadeia de valor do gás, visando a determinar os impactos adversos dos mesmos ao desenvolvimento de um mercado competitivo do energético no País, bem como à proposição de medidas e diretrizes que possibilitem a atenuação desses impactos.

Inicialmente, faz-se necessário sublinhar que as proposições apresentadas nesta Nota fundamentaram-se, por um lado, nos objetivos da Emenda Constitucional nº 9, de 1995 – a qual deu nova redação ao Artigo nº 177 da Constituição Federal e quebrou o exercício do monopólio legal da PETROBRAS nas indústrias de petróleo e gás –, e, por outro, nos princípios constantes da própria Lei nº 9.478/97, especificamente, aquele exposto no Inciso IX do Artigo 1º da mesma, qual seja, “promover a livre concorrência”.

No sentido de empreender a investigação proposta, dividiu-se a presente Nota Técnica em quatro seções, além desta Introdução e de um Anexo. A Seção I expõe, brevemente, a infra-estrutura de transporte de gás natural existente no Brasil, destacando a pequena extensão da rede e a necessidade de atração de investimentos para a sua expansão, no sentido de se desenvolverem mercados potenciais.

Na Seção II, apresenta-se o conjunto de Contratos de Transporte celebrados no âmbito da indústria gasífera nacional, discriminando os mesmos por gasoduto e apontando, dentre outras características, as respectivas capacidades contratadas, prazos de vigência e Estados da Federação atendidos.

Nesta mesma Seção, empreende-se análise sobre os aspectos gerais dos Contratos de Transporte relacionados ao GASBOL e às Malhas Sudeste e Nordeste, destacando os pontos os quais possam restringir o desenvolvimento da indústria brasileira de gás natural em bases competitivas. Estes impactos, por sua vez, são expostos, sinteticamente, na Seção III.

Por fim, na Seção IV, apresentam-se as Considerações Finais e as Proposições elaboradas pela equipe técnica da Superintendência de Comercialização e

Movimentação de Gás Natural da Agência Nacional do Petróleo (SCG/ANP) para a mitigação dos efeitos negativos derivados dos compromissos firmados entre os agentes atuantes no segmento de transporte de gás no Brasil, face às mudanças institucionais introduzidas pela Emenda Constitucional nº 09/95 e pela Lei nº 9.478/97. Tais proposições são elencadas, resumidamente, a seguir:

1. Adequação das disposições constantes dos Contratos de Transporte de gás natural, vigentes no âmbito da indústria brasileira de gás, as quais implicam condições discriminatórias de acesso aos gasodutos;
2. Padronização dos Contratos de Transporte, bem como a fixação de um único documento atinente aos Termos e Condições Gerais (TCG), a todos os carregadores de um mesmo gasoduto;
3. Publicação de norma – constante de eventual Lei do Gás – que estabeleça a obrigatoriedade de anuência prévia, pela ANP, dos Contratos de Transporte de gás natural no Brasil, a fim de se proporcionar a ratificação de Acordos que contemplem práticas comerciais favoráveis ao crescimento da indústria gasífera nacional.

#### I - INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL NO BRASIL

A infra-estrutura brasileira de transporte de gás natural dispõe, atualmente, de 7.640 km de gasodutos, sendo que, destes, 2.233 km constituem instalações de transferência e 5.407 km representam a rede de transporte do energético (Mapa em Anexo). No que concerne à rede de distribuição, de acordo com a Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (ABEGÁS), em 2003, a mesma dispunha de, aproximadamente, 9.000 km de extensão.

Estes números refletem a relativa incipiência desta indústria no País, principalmente, se comparada com mercados de gás desenvolvidos, tal qual a Argentina. De dimensão territorial menor que a brasileira, em 2001, aquele país possuía, segundo dados da Agência Internacional de Energia, 12.800 km de gasodutos de alta pressão (instalações de transporte) e 109.500 Km de gasodutos de baixa pressão (rede de distribuição).

Cumprir observar, ainda, que a infra-estrutura brasileira de transporte de gás é composta tanto por instalações que escoam o energético de origem nacional quanto por redes que transportam produto importado da Bolívia e da Argentina.

Os gasodutos que escoam gás de origem nacional, cujo transportador é o Consórcio Malhas Sudeste Nordeste, são operados pela TRANSPETRO e somam 2.507 km de extensão.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> O Consórcio Malhas Sudeste Nordeste, constituído em 01/07/2003 pelas empresas Transportadora do Nordeste e Sudeste S.A (TNS), Nova Transportadora do Sudeste (NTS), Nova Transportadora do Nordeste (NTN) e TRANSPETRO, visa à expansão e operação das malhas Nordeste e Sudeste do país. A TNS, subsidiária integral da PETROBRAS, tornou-se, de acordo com a nova modelagem de negócio, responsável pelos ativos de transporte existentes, originalmente pertencentes à estatal petrolífera. A NTN e a NTS, Sociedades de Propósito Específico (SPE) constituídas por grupos japoneses, responsabilizaram-se pelos projetos de expansão das malhas Nordeste e Sudeste, respectivamente. A TRANSPETRO, por sua vez, é a empresa responsável pela operação e manutenção (O&M) das referidas malhas.

No que concerne ao conjunto de gasodutos que escoam produto importado, o mesmo é formado pelo Gasoduto Bolívia-Brasil (operado pela Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S.A. – TBG), pelo Gasoduto Uruguaiana-Porto Alegre (operado pela Transportadora Sulbrasileira de Gás S.A. – TSB) e pelo Gasoduto Lateral Cuiabá (operado pela Gasocidente). Esta malha perfaz um total de 2.900 km.

No Quadro I, abaixo, expõem-se alguns dados sobre os referidos Gasodutos, bem como as respectivas empresas transportadoras e a participação acionária das mesmas.

Quadro 1 – Infra-estrutura e Empresas de Transporte de Gás Natural no Brasil

Gasoduto	Extensão <sup>1</sup> (km)	Capacidade <sup>2</sup> MM m <sup>3</sup> /dia	Transportador	Controle Acionário <sup>3</sup>
Malha Sudeste	1.453	43,8	Consórcio Malhas Sudeste Nordeste	TNS:100% Petrobras NTS: Mitsui & Co.,Ltd. (40%), Itochu Corporation (30%), Mitsubishi Corporation (30%) NTN: idem NTS TRANSPETRO: 100% Petrobras
Malha Nordeste	1.886	21,6		
Gasoduto Bolívia-Brasil (GASBOL)	2.583	30,08	Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil (TBG)	Gaspetro: 51%
				BBPP Holding: 29%
				Transredes: 12%
				Enron: 4%
Gasoduto Lateral Cuiabá	267	2,8	Gasocidente do Mato Grosso (GASMAT)	Shell: 4%
				Enron: 50%
Gasoduto Uruguaiana-Porto Alegre	Trecho I: 25 Trecho II: 565 (em construção) Trecho III: 25	9,2	Transportadora Sul Brasileira de Gás (TSB)	Shell: 50%
				Repsol YPF: 15%
				TotalFinaElf: 25%
				TECGAS: 15%
				IPIRANGA: 20%
				GASPETRO: 25%

(1) As extensões atinentes às Malhas Sudeste e Nordeste, indicadas no Quadro I, referem-se à soma da quilometragem dos dutos existentes e dos projetos de expansão, quais sejam, Gasodutos Campinas – Rio (Sudeste) e GASFOR II (Nordeste).

(2) As capacidades de transporte das Malhas Sudeste e Nordeste, apontadas no Quadro I, referem-se àquelas contratadas pela PETROBRAS, até 2024, constantes dos Contratos firmados entre a estatal petrolífera e o Consórcio Malhas Sudeste Nordeste.

(3) No que tange à participação acionária da TBG, vale esclarecer que a BBPP Holdings é formada pela British Gas, El Paso Energy e BHP, cada qual detendo 1/3 das ações da mesma. Já a Transredes tem como seus acionistas os Fundos de Pensão Bolivianos (50%), a Enron (25%) e a Shell (25%).

Considera-se que o fomento à infra-estrutura de transporte está entre os maiores desafios a serem transpostos para que se desenvolvam mercados potenciais de gás natural no Brasil. Para tanto, entende-se necessário o estabelecimento de um ambiente propício ao investimento, fundamentado, em grande medida, na transparência e clareza de regras.

## II – CONTRATOS DE TRANSPORTE CELEBRADOS NO ÂMBITO DA INDÚSTRIA GASÍFERA NACIONAL

No Brasil, as negociações contratuais entre os agentes participantes da indústria de gás natural, especificamente, daqueles atuantes no segmento de transporte do energético – Transportadores e Carregadores –, são realizadas livremente, sem qualquer obrigatoriedade de análise e aprovação dos termos do Contrato pelo órgão regulador competente.

Não obstante a não intervenção regulatória em negociações privadas atinentes à atividade em discussão, a Portaria ANP nº 001/03, de 6 de janeiro de 2003, a qual estabelece os procedimentos para o envio de informações referentes à indústria gasífera nacional, determina, em seu Artigo 5º, que os Contratos de Transporte, vigentes no âmbito da mesma, sejam encaminhados à ANP, para efeito de conhecimento e apreciação de suas disposições, com vistas, sobretudo, a agilizar o processo de Resolução de Conflitos entre agentes.<sup>2</sup>

Contratos de Transporte de gás natural são instrumentos legais celebrados entre Transportadores (operadores de gasodutos) e Carregadores (contratantes de capacidade de transporte) para a formalização da prestação de Serviço de Transporte.

Tais documentos dispõem de cláusulas que garantem a execução do serviço de movimentação de gás entre os Pontos de Recepção e de Entrega do energético, as quais devem refletir todas as etapas da prestação do serviço de transporte, bem como os compromissos de cada uma das Partes contratuais.

Dentre as disposições constantes destes Acordos destaca-se, inicialmente, a modalidade do serviço, a qual pode ser caracterizada como Firme ou Interruptível. Vale notar que tal aspecto condicionará todo o conjunto de cláusulas firmado ao longo do Contrato.

No que concerne ao Serviço de Transporte Firme (STF), este constitui a modalidade na qual o Transportador se obriga a programar e transportar o volume diário de gás natural solicitado pelo Carregador, até a capacidade contratada de transporte estabelecida no Acordo firmado entre as Partes. Em geral, a modalidade contratual Firme não está sujeita à limitação ou interrupção do serviço, ressalvados os casos de “Força Maior” e “Manutenção Programada” do sistema.

O Serviço de Transporte Interruptível (STI), por sua vez, consiste no serviço o qual pode ser interrompido pelo Transportador, de acordo com as condições estabelecidas no Contrato celebrado com o Carregador. Esclarece-se, ainda, que para cada tipo de serviço, Firme ou Interruptível, há uma metodologia tarifária correspondente.

---

<sup>2</sup> Além da exigência de encaminhamento da versão integral dos Contratos de Transporte, e de outras informações demandadas, no Artigo 2º da referida Portaria, dispõe-se que: “O Transportador, a partir da data do início de operação da instalação de transporte, manterá atualizado em sua página na Internet o Boletim eletrônico contendo informações sobre: (...) II – Contratos de Serviço de Transporte, atualizadas sempre que houver assinatura de um novo contrato ou alteração de um contrato vigente, indicando: a) nome completo do Carregador; b) tipo de serviço; c) data de início e término do contrato; d) evolução das capacidades contratadas; e) tarifas e descontos aplicados a cada carregador; f) relação acionária, direta ou indireta, entre Transportador e Carregador”.

No Brasil, conforme pode ser observado nos Quadros 2, 3 e 4 abaixo, vigoram, atualmente, oito Contratos de Prestação de Serviço de Transporte de gás natural, sendo que todos constituem acordos do tipo STF.

Cumpra observar que, dentre os supramencionados Contratos, apenas dois se referem ao transporte de gás natural de origem nacional, quais sejam, o Contrato de Transporte de Gás da Malha Sudeste e o Contrato concernente à Malha Nordeste.

A capacidade contratada para a Malha Sudeste varia entre 34.770 mil m<sup>3</sup>/dia e 43.805 mil m<sup>3</sup>/dia, enquanto, para a Malha Nordeste, a mesma varia entre 19.906 mil m<sup>3</sup>/dia e 21.584 mil m<sup>3</sup>/dia (Quadro 2).

Tais Contratos têm prazo de vigência de 20 anos, contados a partir do início da prestação do serviço, o qual está previsto para 2005.

Quadro 2 - Contratos de Transporte de Gás Nacional – Malhas Sudeste e Nordeste

Contrato	Quantidade Contratada (MM m <sup>3</sup> /dia)	Data de Assinatura <sup>1</sup>	Início da Prestação do Serviço	Período de Vigência	Estados Supridos
Contrato de Transporte de Gás da Malha Sudeste firmado entre o Consórcio Malhas Sudeste Nordeste e a PETROBRAS	2005 = 34.770 2006 = 38.383 2007 = 38.326 2008 = 40.081 2009 = 41.499 2010 = 42.617 2011 = 42.949 2012 – 2024 = 43.805	01/07/2003	Data imediatamente seguinte à do recebimento pelo Transportador de sua autorização de operação pela ANP, relativa ao sistema de transporte para a unidade correspondente ao Gasoduto Campinas-Rio, ou a data 60 Dias após a aceitação provisória de tal unidade.	20 anos	SP; RJ; ES; MG
Contrato de Transporte de Gás da Malha Nordeste firmado entre o Consórcio Malhas Sudeste Nordeste e a PETROBRAS	2005 = 19.906 2006 = 20.184 2007 = 20.318 2008 = 20.600 2009 = 20.847 2010 = 21.092 2011 = 21.332 2012 – 2024 = 21.584	01/07/2003	Data imediatamente seguinte à do recebimento pelo Transportador de sua autorização de operação pela ANP, relativa ao sistema de transporte para a Unidade correspondente ao Gasoduto GASFOR II, ou a data 60 Dias após a aceitação provisória de tal Unidade.	20 anos	BA; AL; SE; RN; PE; CE

(<sup>1</sup>) Os Contratos de Transporte firmados entre o Consórcio Malhas Sudeste Nordeste e a PETROBRAS foram aditados em 10 de outubro de 2003.

Os Contratos de Transporte referentes à malha que escoar gás importado, a saber, o Gasoduto Bolívia-Brasil (GASBOL), o Gasoduto Lateral Cuiabá e o Gasoduto Uruguaiana-Porto Alegre, são apresentados nos Quadros 3, 4 e 5, a seguir.

A capacidade contratada de transporte junto à TBG, pela PETROBRAS, totaliza 30,08 MM m<sup>3</sup>/dia, sendo que, deste montante, 650 mil m<sup>3</sup>/dia de capacidade TCX

foram cedidos à BG, no período compreendido entre 1º julho de 2003 e 30 de maio de 2011.

Quadro 3 - Contratos de Serviço de Transporte Firme de Gás Natural Importado - GASBOL

Contrato	Quantidade Contratada (MM m³/dia)	Data de Assinatura <sup>1</sup>	Início da Prestação do Serviço	Período de Vigência	Estados Supridos
Contrato TCQ Brasil entre TBG e PETROBRAS S.A.	2000 = 9,10 2001 = 10,30 2002 = 11,40 2003 (janeiro a abril) = 12,60 2003 (maio a dezembro) = 18,08 2004 e cada ano subsequente = 18,08	25/02/1999	01/01/2000	20 anos	MS; SP; RJ; PR; e SC
Contrato TCO Brasil entre TBG e PETROBRAS S.A.	6,0	25/02/1999	01/01/2000	40 anos	MS; SP; RJ; PR; e SC
Contrato TCX Brasil entre TBG e PETROBRAS S.A.	6,0 (*)	25/02/1999	01/01/2000	19 anos	MS; SP; RJ; PR; e SC
Contrato de Serviço de Transporte Firme de Gás Natural TCX entre TBG e BG (**)	0,325	26/12/2002	01/01/2003	6 meses	SP
	0,650		01/07/2003	7 anos e 11 meses	

(<sup>1</sup>) O Contrato TCQ foi aditado, até o momento, em duas ocasiões. O Aditivo nº1 foi ratificado em 27 de fevereiro de 2002, enquanto o Aditivo nº2, em 19 de dezembro de 2002. Os Contratos TCO e TCX, por sua vez, foram aditados três vezes, a saber: 27 de fevereiro, 12 de setembro e 19 de dezembro de 2002.

(\*) Esclarece-se que tal Capacidade foi diminuída por consequência do Acordo de Cessão de Capacidade TCX ratificado com a BG. Assim, entre 01/01/2003 e 30/06/2003, a Capacidade TCX corresponde a 5,675 MM m³/dia e, após esse período até 31/05/2011, quando da finalização do supracitado Acordo, a Capacidade TCX da PETROBRAS equivale a 5,350 MM m³/dia.

(\*\*) O Contrato de STF-TCX celebrado entre a TBG e a BG é derivado do Acordo de Cessão de Capacidade TCX, firmado entre a PETROBRAS e a BG, em 11 de novembro de 2002.

Quadro 3-A – Acordo de Cessão de Capacidade de Transporte TCX ratificado entre a PETROBRAS e a BG (relativo à Capacidade TCX Brasil contratada com a TBG)

Período	Capacidade
1º de janeiro de 2003 a 30 de junho de 2003	0,325 MM m³/dia
1º de julho de 2003 a 30 de maio de 2011	0,650 MM m³/dia

O Gasoduto Lateral Cuiabá, por sua vez, é uma instalação de transporte de gás classificado como “dedicado”, por ter sido projetado para atender, exclusivamente, à Usina Termelétrica (UTE) de Cuiabá, de potência máxima de 480 MW.

Importante observar que o referido Gasoduto tem capacidade total de 2,8 MM m³/dia, contratada pela Gasocidente. Porém, o consumo da UTE não deve



ultrapassar 2,3 MM m<sup>3</sup>/dia, restando 500 mil m<sup>3</sup>/dia que, eventualmente, poderiam ser direcionados ao suprimento de gás natural, economicamente viável, no mercado local.

Quadro 4 - Contrato de Serviço de Transporte Firme de Gás Importado - Gasoduto Lateral Cuiabá

Contrato	Quantidade Contratada (MM m <sup>3</sup> /dia)	Data de Assinatura	Início da Prestação do Serviço	Período de Vigência	Estados Supridos
Contrato de Transporte de Gás entre a Transborder Gas Service Ltd. E a GASOCIDENTE	2,821	04/06/1999	01/08/2001	25 anos	MS

No Quadro 5, abaixo, são apresentados os dados concernentes ao Contrato que rege a prestação do serviço de transporte de gás natural no Gasoduto Uruguaiana-Porto Alegre. Atualmente, a quantidade contratada pela SULGÁS, de 2,80 MM m<sup>3</sup>/dia, no Trecho I, visa a atender, especialmente, o consumo de gás da UTE Uruguaiana, a qual demandou, em média, 950,94 mil m<sup>3</sup>/dia em 2003.

No que se refere à capacidade contratada para o Trecho III, inicialmente de 220 mil m<sup>3</sup>/dia, a mesma encontra-se, atualmente, em 298 mil m<sup>3</sup>/dia, objetivando, sobretudo, o atendimento da demanda de gás pela COPESUL.<sup>3</sup>

Quadro 5 – Contrato de Serviço de Transporte Firme de Gás Importado – Gasoduto Uruguaiana-Porto Alegre

Contrato	Quantidade Contratada (MM m <sup>3</sup> /dia)	Data de Assinatura <sup>1</sup>	Início da Prestação do Serviço	Período de Vigência	Estados Supridos
Contrato de Transporte de Gás Natural entre TSB e SULGÁS	Trecho I: 2,80	30/05/2000	01/07/2000	19 anos e 6 meses	RS
	Trecho III: - 0,298 (05/07/2003 a 31/03/2004) e; - 0,278 (01/04/2004 a 04/01/2005)				

(<sup>1</sup>) O Contrato de Transporte celebrado entre a TSB e a SULGÁS foi aditado em duas ocasiões: 1º de julho de 2000 e 5 de julho de 2003.

Por fim, no Quadro 6, a seguir, apresentam-se dados de dois Contratos de Serviço de Transporte Interruptível de gás natural, os quais foram ratificados entre a Transportadora Gás Transboliviano S.A. (GTB), operadora do GASBOL em território boliviano, e as empresas Nadir Figueiredo Indústria e Comércio S.A. e Klabin S.A., instaladas no Estado de São Paulo no Brasil.

Não obstante a inexistência de Contratos de Transporte correspondentes à prestação de serviço no trecho brasileiro do GASBOL, ou seja, celebrados entre as referidas empresas e a TBG, os supracitados instrumentos legais refletem o

<sup>3</sup> Esclarece-se que, até o momento, não há previsão para o término da construção do Trecho II do Gasoduto Uruguaiana-Porto Alegre.

interesse de alguns agentes na aquisição direta de gás natural para o suprimento de suas unidades industriais no País.

Quadro 6 - Contratos de Serviço de Transporte Interruptível de Gás Natural – GASBOL (lado boliviano, referente ao suprimento de gás no Brasil)

Contrato	Quantidade Contratada (MM m <sup>3</sup> /dia)	Data de Assinatura	Período de Vigência	Estado Suprido
Contrato de Serviço Interruptível entre a Gás Transboliviano S.A. e a Nadir Figueiredo Indústria e Comércio S.A.	0,100	31/03/2003	2 anos a partir da aprovação do Contrato pelo <i>Sistema de Regulación Sectorial</i> da Bolívia - SIRESE	SP
Contrato de Serviço Interruptível entre a Gas Transboliviano S.A. e a Klabin S.A.	0,120	31/03/2003	2 anos a partir da aprovação do Contrato pela SIRESE	SP

Conforme apontado anteriormente, os Contratos de Prestação do Serviço de Transporte de gás natural, celebrados no âmbito da indústria brasileira do energético, não são regulados pela ANP, de modo que não compete à Agência a anuência, prévia ou posterior, de Acordos privados firmados entre Transportadores e Carregadores de gás.

Ademais, faz-se importante esclarecer que, dentre os princípios que fundamentaram, até então, a atuação da ANP, no segmento de comercialização e movimentação de gás natural, estão a simplicidade e o respeito à livre iniciativa, de modo que a regulamentação referente a esta etapa da cadeia de valor do energético, no País, caracteriza-se por ser sucinta, concentrando-se, sobretudo, em elementos considerados essenciais pelo regulador.

Este modelo regulatório pode levar, contudo, à celebração de Contratos que apresentam conflito entre suas cláusulas ou que encerram acesso discriminatório às instalações de transporte de gás natural, implicando competição desigual entre os agentes.

Desse modo, questões técnicas e operacionais, as quais visam à eficiência do sistema de transporte, podem estar sujeitas a estratégias comerciais das empresas proprietárias ou de participação majoritária no capital do gasoduto, especialmente, quando há forte concentração, vertical e horizontal, da indústria, como é o caso brasileiro.

Tendo em vista o desenvolvimento do mercado de gás natural, a ANP busca, continuamente, examinar o conjunto de Acordos e Contratos celebrados entre os agentes participantes da indústria do energético, atentando, principalmente, para a aderência do modelo de negócio à Lei nº 9.478/97 e ao princípio de acesso não discriminatório de terceiros às instalações de transporte de gás no País.

No sentido de assim proceder, e buscando atingir os objetivos essenciais da presente Nota Técnica, apresenta-se, a seguir, uma análise resumida dos aspectos gerais do conjunto de Contratos de Transporte de gás natural no Brasil.

## II. 1 – Aspectos Gerais dos Contratos de Transporte no Brasil

### *Longos Prazos de Vigência*

Inicialmente, vale notar que, assim como os Contratos de Compra e Venda de gás natural, os Contratos de Transporte, firmados entre os agentes atuantes nesta indústria, em âmbito nacional e internacional, possuem, em geral, longos prazos de vigência.<sup>4</sup>

Tal aspecto está diretamente relacionado com as características dos investimentos em transporte e distribuição do energético, bem como com o estágio de desenvolvimento dos mercados.

Os contratos de longo prazo procuram garantir o retorno dos investimentos realizados no setor, assim como a viabilização de financiamentos destinados a projetos de infra-estrutura de escoamento de gás. Esta sustentação procede, sobretudo, em mercados pouco maduros, tal como o brasileiro, nos quais predominam incertezas e é grande a percepção dos riscos em torno de sua evolução.

### *Garantias*

Os Contratos de Transporte abarcam, também, cláusulas cujo objetivo é assegurar um fluxo de caixa mínimo aos investidores no segmento de transporte, as quais são definidas como Cláusulas *Ship-or-Pay* (SOP).

Faz parte da lógica dessa atividade a contratação da capacidade de transporte no gasoduto e, não, da simples movimentação do energético. Tal aspecto deriva da necessidade de se garantir o retorno dos investimentos em infra-estrutura, estabelecendo a obrigação de pagamento, ao Transportador, por uma capacidade mínima de transporte contratada, mesmo que não utilizada pelo Carregador. Este último, em contrapartida, assegura a entrega do gás nos pontos indicados e de acordo com os termos de seu Contrato com o Transportador.

Tanto as Cláusulas SOP como as Cláusulas *Take-or-Pay* (TOP), referentes aos Contratos de Compra e Venda de gás natural,<sup>5</sup> são consideradas o principal mecanismo contratual de repasse dos compromissos assumidos ao longo da cadeia de valor do energético até o consumidor final.

Por intermédio delas, assegura-se um fluxo de caixa mínimo aos agentes supridores e transportadores de gás, de forma que os mesmos mitiguem riscos e administrem incertezas inerentes a essa indústria, principalmente, em mercados pouco desenvolvidos.

---

<sup>4</sup> Salvo em países nos quais se desenvolveram mercados *spot* de gás natural.

<sup>5</sup> As Cláusulas *Take-or-Pay* apresentam a mesma lógica das Cláusulas SOP, objetivando, porém, a garantia de retorno aos supridores de gás natural.

No que tange aos Contratos de Transporte em análise ao longo desta Nota Técnica, constatou-se que todos dispõem de Cláusulas SOP.<sup>6</sup>

Cumpra-se notar, ainda, que constam dos mesmos, cláusulas atinentes à recuperação do *Ship-or-Pay*, por evento de Força Maior do Carregador.

## II.2 – Aspectos Específicos dos Contratos de Transporte no Brasil

No sentido de levar a efeito um exame mais minucioso dos Contratos de Transporte celebrados entre os agentes atuantes na indústria brasileira de gás natural, prossegue-se com a apresentação das características individuais dos Acordos concernentes, respectivamente, ao GASBOL e às Malhas Sudeste e Nordeste, apontando, sobretudo, as disposições que possam impactar o desenvolvimento de um mercado de gás competitivo no País.

A eleição dos Acordos firmados no âmbito do GASBOL e das Malhas Sudeste e Nordeste justifica-se pela dimensão das referidas instalações de transporte, bem como dos mercados atendidos pelas mesmas. Ademais, tais Contratos já foram causa de conflitos entre transportadores e agentes interessados no acesso a esses gasodutos e/ou no investimento de recursos para a expansão da capacidade dos mesmos.

### Contratos de Transporte TCQ, TCO e TCX Brasil

Os Contratos de Transporte TCQ, TCO e TCX Brasil foram celebrados em 25 de fevereiro de 1999, com vigência de 20 anos, contados após 1º de janeiro de 2000.

O serviço de transporte básico é o TCQ (18,08 MM m<sup>3</sup>/dia), a partir do qual se definem o TCO (6 MM m<sup>3</sup>/dia acima do TCQ do período) e o TCX (6 MM m<sup>3</sup>/dia acima do TCQ e TCO do período). Todos constituem serviços firmes (STF), garantidos com máxima prioridade, dado que, salvo razões excepcionais, devem estar sempre disponíveis ao Carregador.

Inicialmente, cumpre observar que o Gasoduto Bolívia-Brasil (GASBOL) consiste em um projeto binacional de comercialização de gás natural, no qual se investiram recursos expressivos, financiados, sobretudo, por bancos de investimento nacionais (BNDES) e estrangeiros (BIRD, BID, dentre outros), com garantias do governo brasileiro e, em grande medida, do Carregador original do projeto.

Por tais motivos, e com vistas à mitigação dos riscos assumidos na construção do GASBOL, as disposições constantes dos Contratos de Transporte TCQ, TCO e TCX encerram um alto grau de flexibilidade e prioridade ao Carregador original, o qual, entende-se, gera dificuldades ao estabelecimento do modelo de mercado competitivo proposto pela Lei nº 9.478/97.

<sup>6</sup> Observa-se que, em alguns Contratos, as Cláusulas SOP não estão explicitamente denominadas, podendo estar refletidas em cláusulas atinentes ao "Encargo de Capacidade".

Tal assertiva confirmou-se, principalmente, quando do interesse na utilização do Gasoduto por novos Carregadores, bem como ao longo do processo de Concurso Aberto para a expansão da capacidade de transporte do mesmo.<sup>7</sup> Em ambas as situações, constatou-se que os Contratos de Transporte originais do GASBOL dispunham de cláusulas conflitantes com os instrumentos contratuais em elaboração para a contratação de capacidade por novos carregadores.

Os referidos conflitos são derivados, sobretudo, do fato destes Contratos não terem sido desenhados para um contexto de utilização do Gasoduto por vários carregadores – ainda que, na data de sua assinatura, a Lei nº 9.478/97 já estivesse publicada, podendo, portanto, ter sido prevista a necessidade de compartilhar o sistema de transporte no futuro.

Dessa forma, deve-se esclarecer que a aplicação de novos contratos iguais aos contratos originais é inviável. Um dos motivos é a flexibilidade que se dispensa ao Carregador original nas programações de recebimento e entrega de gás, fator que pode pôr em risco a operação eficiente e segura do Gasoduto, caso o serviço seja estendido a novos carregadores nos mesmos moldes.

Por outro lado, a aplicação de Contratos distintos fere o princípio de acesso não discriminatório aos gasodutos e compromete a consolidação de um regime concorrencial nesta indústria.

Isto posto, a seguir, apresentam-se algumas características dos Contratos de Transporte TCQ, TCO e TCX Brasil, bem como a análise do conjunto de prerrogativas – classificadas em “Prioridades” e “Flexibilidades” – dispensadas ao Carregador original nos supramencionados documentos.

### Prioridades

#### *Prioridades de Programação*

Os Contratos de Transporte TCQ, TCO e TCX estabelecem que, em caso de capacidade insuficiente no GASBOL para atender às requisições dos carregadores, o Transportador deverá programar as quantidades requisitadas pelo Carregador original e pelos demais clientes, de acordo com a seguinte prioridade:

- i) Quantidades requisitadas TCQ;
- ii) Quantidades requisitadas TCO;
- iii) Quantidades requisitadas TCX;
- iv) Quantidades requisitadas TCQ Flex;<sup>8</sup>

<sup>7</sup> O Concurso Aberto para a expansão das capacidades de transporte do GASBOL, bem como das malhas operadas pela TRANSPETRO, foi instituído pela Portaria ANP nº 098/01. Entretanto, devido às indefinições dos setores elétrico e gasífero, o Concurso Aberto encontra-se, atualmente, suspenso.

<sup>8</sup> *TCQ Flex* constitui o transporte de determinados volumes máximos de gás natural medidos na forma diária, de acordo com uma escala de quantidades variáveis segundo períodos preestabelecidos, acima do TCQ diário, mas que em termos semanais não podem exceder o TCQ acumulado semanal. O TCQ Flex permite certa flexibilidade diária do despacho do TCQ, que ao

- v) Quantidades requisitadas por Terceiros (sempre que seus contratos não violem os direitos do Carregador original, no que tange à Capacidade Adicional até os 30,08 MM m<sup>3</sup>/dia);
- vi) Quantidades requisitadas como Excedentes Autorizados TCQ;
- vii) Quantidades requisitadas como Excedentes Autorizados TCO;
- viii) Quantidades requisitadas como Excedentes Autorizados TCX; e
- ix) Quantidades requisitadas por Terceiros e Quantidades correspondentes a outros Contratos de Transporte.

Estabeleceu-se, dessa forma, que a prioridade na alocação de quantidades, no caso de restrição do serviço de transporte, será dada aos primeiros 30,08 MM m<sup>3</sup> de capacidade do gasoduto, de modo que as quantidades de terceiros seriam consideradas somente em quinto lugar, após o atendimento dos Contratos originais.

A prioridade do Carregador original frente a de outros possíveis carregadores consistiu, segundo a empresa operadora do GASBOL em solo brasileiro, em condição *sine qua non*, exigida pelos bancos, para o financiamento das obras do Gasoduto.

As justificativas para a necessidade de alteração da Cláusula “Prioridades de Programação” do TCQ Brasil, sobretudo, aquelas manifestadas pelos carregadores interessados na contratação de nova capacidade de transporte proveniente de eventuais expansões do GASBOL, baseiam-se no seguinte argumento: uma vez assegurada ao Carregador original a prioridade dos primeiros 30 MM m<sup>3</sup>/dia, o investimento para o incremento futuro de, por exemplo, 20 MM m<sup>3</sup>/dia de capacidade do GASBOL, somente estaria aumentando ainda mais a margem de segurança daquela empresa.

Caso em algum dia operacional, por qualquer motivo, o Gasoduto (supondo capacidade de 50 MM m<sup>3</sup>/dia) tenha sua capacidade restrita à metade, 25 MM m<sup>3</sup>, tal Carregador original terá garantido quase 85% da totalidade da capacidade prevista em seus Contratos originais, enquanto os outros carregadores ficarão impossibilitados de transportar seu gás pelo Gasoduto. Dessa forma, a manutenção da prioridade ao mesmo tornaria o acesso discriminatório, com prejuízos aos entrantes.

A questão é agravada pelo fato de que, no lado boliviano do gasoduto, a prioridade dos primeiros 30 MM m<sup>3</sup>/dia é mantida devido ao Contrato firmado entre a YPFB e a GTB, Carregador e Transportador na Bolívia, respectivamente. Por esse motivo, o Operador do gasoduto, em solo brasileiro, argumenta que uma alteração contratual apenas no TCQ Brasil não acarretaria mudanças significativas na programação/alocação das quantidades, já que a prioridade continuaria valendo no país vizinho.<sup>9</sup>

---

fim de cada semana não pode exceder o acumulado estabelecido no Contrato. Diferentemente dos TCQ-O-X, este serviço pode sofrer restrições de programação por razões operativas.

<sup>9</sup> Vale sublinhar que a SIRESE, órgão regulador boliviano, defende a supressão das prioridades constantes dos Contratos de Transporte do lado boliviano do GASBOL.

Além disso, atualmente, não é possível ao referido Operador alocar entre os carregadores o gás que entra no Ponto de Recepção da fronteira, dado que o Acordo de Interconexão firmado entre os Operadores do lado boliviano e brasileiro define o primeiro como o responsável pela alocação do gás que entra no GASBOL em território brasileiro.

A ANP considera que a necessidade de alteração das prioridades também do lado boliviano é patente. Isso poderia ser feito por meio de uma ação conjunta dos agentes dos dois países (ANP, SIRESE, empresas reguladas). Acredita-se, contudo, que é papel da ANP garantir o livre acesso não discriminatório aos gasodutos de transporte no Brasil e que a alteração das prioridades, ainda que somente do lado brasileiro, já seria positiva para a efetivação do mesmo.

### Proposta de Alteração

A SCG/ANP propõe que, em caso de insuficiência de capacidade do Gasoduto, o Transportador estabeleça as Quantidades Programadas observando a seguinte ordem de prioridades:

- (i) Quantidades Requisitadas, nos termos do Contrato de Transporte, para Serviço de Transporte Firme (STF);
- (ii) Quantidades Requisitadas, nos termos do Contrato de Transporte, para Serviço de Transporte Interruptível (STI) e as Quantidades Excedentes Autorizadas requisitadas para o STF.

Havendo necessidade de alocação dentro de uma mesma prioridade, as Quantidades Requisitadas devem ser programadas na forma *pro rata* aos volumes de cada carregador.

A metodologia proposta é considerada a mais justa pela SCG/ANP, além de ter sido sugerida pelos carregadores interessados na expansão do GASBOL quando da elaboração, em conjunto com a TBG, do Contrato e Termos e Condições Gerais (TCG) da prestação do serviço de transporte de gás, durante as negociações do Concurso Aberto, atualmente suspenso.

### *Capacidade Adicional*

Segundo a definição constante dos Contratos referentes ao GASBOL, Capacidade Adicional constitui aquela não utilizada do Gasoduto, em qualquer período, acima da soma das capacidades TCQ, TCO e TCX que estejam sendo utilizadas, bem como dos STF ou quaisquer outros acordos firmados no âmbito do GASBOL. Desse modo, tem-se que:

$$\text{Capacidade Adicional} = 30,08 \text{ MM m}^3/\text{dia} - \text{Capacidade utilizada}$$

- i) Capacidade Adicional “*Right of First Refusal (RFR)*” Disponível

Segundo as disposições constantes destes Contratos, a capacidade adicional poderá ser oferecida a terceiros carregadores usuários do Gasoduto, entretanto, o

Carregador original contará com o “direito de primeira recusa” (RFR) – prioridade de recusar o uso desta capacidade –, ou o direito de ficar com a mesma caso iguale sua oferta à melhor oferta dos demais carregadores.

ii) Direito de Prioridade para o Serviço TCQ

Sempre que um terceiro requerer ao Transportador um serviço de transporte utilizando a Capacidade Adicional RFR Disponível, este deverá informar ao Carregador original se o mesmo deseja aumentar o TCQ utilizando-se desta Capacidade.

Se este não se manifestar ao longo de um período de trinta dias, o Transportador poderá negociar, livremente, tal capacidade com outros carregadores. Todavia, tanto durante o período previsto para esta negociação (cinco meses) assim como após este período e antes da celebração de um Contrato com terceiro, dito Carregador original poderá requisitar para si o uso desta capacidade ou o Transportador deverá oferecê-la novamente.

iii) Direito de Prioridade para Serviço Interruptível

Por meio deste direito e sob os mesmos procedimentos expostos no item acima (ii), o Carregador original dispõe do RFR para ficar com qualquer capacidade de transporte interruptível requerida por um terceiro.

iv) Direito de Obtenção de Condições Mais Favoráveis

O Transportador não está autorizada a prestar serviços, a quaisquer terceiros, sob condições mais favoráveis que aquelas constantes do Contrato TCQ, ratificado com o Carregador original. No caso da celebração de Contratos com disposições mais vantajosas do que aquelas observadas no referido documento, faz-se necessária a adequação dos Contratos de tal Carregador, em seu benefício.

Proposta de Alteração

De acordo com o exposto, no que concerne à utilização da capacidade até os 30,08 MM m<sup>3</sup>/dia, o Carregador original dispõe de uma série de direitos preferenciais que garantem o uso pleno deste volume frente a terceiros. Tais prioridades podem ser qualificadas como economicamente ineficientes, haja vista que pode existir capacidade não utilizada por ele à qual outros carregadores teriam dificuldade de acessar.

A SCG/ANP considera necessário que, ao se estabelecer, por meio de regulamentação, as condições de acesso de terceiros à capacidade contratada pelo Carregador original para financiamento da construção do gasoduto, como é o caso em tela, as cláusulas referentes à Capacidade Adicional, constantes destes Contratos de Transporte, sejam adequadas para atender a tal norma, suprimindo quaisquer prerrogativas ao Carregador original as quais excedam aquelas previstas na referida regulamentação.



## Flexibilidades

### *Contratação de Capacidade*

A contratação de capacidade de transporte no GASBOL, por meio dos Contratos em análise, é feita para o duto inteiro, sem que se reflitam os trechos nos quais realmente o gás foi movimentado.

No ambiente institucional introduzido pela Lei nº 9.478/97, pautado, principalmente, na introdução da concorrência e no princípio do acesso de terceiros aos gasodutos de transporte, nos termos da Lei, “existentes e a serem construídos”, a contratação por duto entra em conflito com alguns conceitos fundamentais para o desenvolvimento de um ambiente propício à competição no mercado de gás, a saber:

- i) impede o conhecimento da capacidade de transporte disponível no gasoduto;
- ii) dispensa flexibilidade tal ao Carregador original a qual não pode ser estendida aos outros carregadores, implicando acesso discriminatório ao sistema de transporte;
- iii) impede a alocação dos custos locacionais na tarifa de transporte.

### Proposta de Alteração

A SCG/ANP considera mais adequada, para um modelo de mercado aberto, a contratação de capacidade entre pontos/zonas de recepção e entrega, definidas previamente, segundo a racionalidade econômica. Outrossim, nas regulamentações recentemente propostas, a SCG/ANP define que tais zonas e pontos sejam aprovados pela Agência.

### *Requisições pela Proprietária*

De acordo com as disposições constantes do Contrato TCQ Brasil, o Carregador original deve requisitar para programação e colocar à disposição do Transportador, no Ponto de Recepção, o gás a ser transportado e o gás para uso no sistema.

Para isso, este Carregador deve apresentar ao Transportador um “Formulário de Requisição” que especifique, para cada dia, a quantidade de gás a ser colocada à disposição do Transportador em cada Ponto de Recepção, para a sua posterior entrega nos respectivos Pontos de Entrega.

Entretanto, as estimativas de quantidades programadas não são obrigatórias em relação à alocação diária de quantidades entre os distintos Pontos de Entrega. A forma como a capacidade contratada é alocada pode variar de um dia para outro, de acordo com a necessidade do carregador.

Ainda que tenha sido estipulada a aplicação de penalidades sobre a variação de programação, com uma faixa de tolerância de 10%, a mesma incide apenas sobre a variação acumulada dos Pontos de Entrega em conjunto.

Tal flexibilidade pode ser caracterizada como discriminatória, uma vez que, a qualquer momento, o Carregador original é capaz de realizar reprogramações na alocação, as quais não são comuns a esse tipo de Contrato quando existe mais de um carregador utilizando o sistema.

### Proposta de Alteração

Uma alternativa à metodologia exposta acima é aquela que vinha sendo negociada entre os carregadores interessados na contratação de capacidade nova do GASBOL e a TBG. De acordo com a mesma, Excedentes Não Autorizados seriam aplicados para cada Percurso Principal, isto é, o trajeto entre o Ponto de Recepção até a Zona de Entrega Principal. Além disso, a tolerância para a aplicação de penalidades de programação seria de 5% sobre variações de programação para um Ponto de Recepção ou Zona de Entrega, conforme o caso.

A aplicação de penalidades por Zona, composta por um ou mais Pontos de Entrega, pode ser considerada mais razoável, já que assegura um maior controle do fluxo de gás pelo Transportador em relação à metodologia do contrato com o Carregador original.

Contratos de Transporte Atinentes às Malhas Sudeste e Nordeste
--

Em 1º de julho de 2003, constituiu-se o Consórcio Malhas Sudeste e Nordeste, bem como celebraram-se os Contratos de Transporte e os Termos e Condições Gerais (TCG) relativos a estas malhas.

A análise dos supracitados documentos permitiu verificar a presença de algumas disposições que podem implicar tratamento discriminatório entre os carregadores usuários das malhas, cuja operação atribuiu-se à TRANSPETRO.

Dentre tais disposições, destacam-se:

*A prevalência do Contrato de Transporte em relação ao TCG, em caso de conflito entre suas Cláusulas*

O Contrato de Transporte, firmado no âmbito das Malhas Sudeste e Nordeste, dispõe que, havendo conflito entre o estabelecido no Contrato de Transporte e as disposições constantes de seus Anexos, dentre eles o TCG, o Contrato de Transporte prevalecerá.

Entende-se, contudo, que as Partes devem esforçar-se para assegurar que não ocorram divergências entre o Contrato de Transporte e os documentos a este anexo, sobretudo, o TCG, o qual deverá ser aplicado a todos os usuários do sistema de transporte em foco.

Qualquer conflito entre o TCG e o Contrato de Transporte do Carregador original, ou mesmo contratos de novos Carregadores, poderá implicar riscos não quantificáveis às Partes, uma vez que os Contratos de Transporte são celebrados privadamente. A existência de divergências entre tais documentos, com a prevalência do disposto em contratos privados, pode sujeitar os agentes a Cláusulas de cunho discriminatório.

### Proposta de Alteração

Nesse sentido, na ocorrência de conflitos entre os supracitados documentos, a SCG/ANP propõe que a Cláusula em análise apresente garantias de que os mesmos não afetarão a prestação do serviço de transporte aos demais Carregadores usuários do sistema.

*A exclusão de determinações concernentes a critérios tarifários, do TCG.*

O Contrato de Transporte ora em análise, “Encargos e Tarifas”, estabelece os critérios empregados para o cálculo das Tarifas de Transporte e das Quantidades Excedentes Autorizadas e dispõe sobre o reajuste das mesmas, as obrigações concernentes ao *Ship-or-Pay* e o recálculo das Tarifas de Transporte após eventuais expansões do sistema (*roll-in*).

### Proposta de Alteração

A SCG/ANP propõe que as disposições supramencionadas constem dos Termos e Condições Gerais, uma vez que devem ser aplicadas indistintamente a todos os Carregadores usuários das Malhas Sudeste e Nordeste. O Contrato de Transporte, por seu turno, deve abranger apenas os aspectos tarifários específicos a cada Acordo.

#### *Tarifa de transporte do tipo postal*

A metodologia tarifária constante dos Contratos celebrados no âmbito do Consórcio Malhas Sudeste Nordeste não considera determinantes de custos, tal qual a distância, conforme preconiza a ANP.

A Agência entende que as tarifas de transporte devem refletir com clareza a sua estrutura de custos, de modo a sinalizar de forma mais adequada à realização de investimentos, bem como evitar subsídios cruzados entre consumidores.

Importa notar que justifica-se a metodologia do tipo postal, constante dos Contratos de Transporte em tela, pela mesma constituir determinação preceituada no Termo de Compromisso celebrado entre a ANP e a PETROBRAS, em 08 de abril de 2003. Vale sublinhar, entretanto, que o Termo especifica que tal metodologia tarifária visará o atendimento das térmicas do Programa Prioritário Termelétrico (PPT), conforme segue:

*“(3) A Petrobras, controladora da TNS e Transpetro – participantes do Consórcio Transportador, após o término das obrigações de suprimento de gás natural a preço único, sistema de tarifação conhecido como postal, para todas as usinas termelétricas vinculadas ao sistema interligado, conforme determina as Portarias Ministeriais MME nº 43/2000, MME nº215/2000, e a Portaria Interministerial MME/MF nº 234/2002, se compromete a fazer com que a TNS adote plano tarifário com tarifas de transporte que reflitam seus determinantes de custo, como por exemplo distância percorrida entre pontos de recepção e entrega”.*

### Proposta de Alteração

Propõe-se a adequação dos Contratos de Transporte firmados, de modo que apresentem tarifas que reflitam, de fato, os custos associados à prestação do serviço de transporte de gás natural, permanecendo a metodologia postal, apenas, para o atendimento das usinas termelétricas do PPT, conforme estabelecido no supracitado Termo de Compromisso.

### Contratação de Capacidade de Transporte

Assim como observado ao longo do exame dos Contratos de Transporte que regem os serviços prestados no âmbito do GASBOL, a contratação de capacidade de transporte dos gasodutos das Malhas Sudeste e Nordeste é feita por malha, sem refletir o trecho o qual realmente se transporta o gás.

Conforme apontado anteriormente, no ambiente institucional introduzido pela Lei nº 9.478/97, pautado, principalmente, na introdução da concorrência e no princípio do livre acesso aos gasodutos de transporte, nos termos da Lei, “existentes e a serem construídos”, a contratação por malha entra em conflito com alguns conceitos fundamentais para o desenvolvimento de um ambiente propício à competição no mercado de gás, a saber:

- i) impede o conhecimento da capacidade de transporte disponível no gasoduto;
- ii) dispensa flexibilidade tal ao Carregador original a qual não pode ser estendida aos outros carregadores, implicando acesso discriminatório ao sistema de transporte;
- iii) impede a alocação dos custos locacionais na tarifa de transporte.

### Proposta de Alteração

A SCG/ANP considera mais adequada, para um modelo de mercado aberto, a contratação de capacidade entre pontos/zonas de recepção e entrega, definidas previamente, segundo a racionalidade econômica. Outrossim, nas regulamentações recentemente propostas, a SCG/ANP define que tais zonas e pontos sejam aprovadas pela Agência.

\*\*\*

Não obstante as observações discorridas acima, pode-se dizer que, em geral, os Contratos de Transporte concernentes às Malhas Sudeste e Nordeste, recentemente celebrados, refletem uma série de avanços em relação a Contratos já celebrados na indústria brasileira de gás natural.

Finalmente, no que diz respeito aos Termos e Condições Gerais, anexo aos supracitados Contratos de Transporte, vale destacar a importância deste documento experimentar o mínimo de alterações possível, mantendo sua aplicabilidade ao longo do tempo a todos os carregadores.

### III – IMPACTOS DOS COMPROMISSOS FIRMADOS NO SEGMENTO DE TRANSPORTE AO DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA BRASILEIRA DE GÁS NATURAL

O exame dos Contratos de Transporte de gás natural, empreendido ao longo da presente Nota Técnica, permitiu a constatação da inadequação do conjunto destes documentos ao ambiente competitivo que se objetivou criar nas indústrias de petróleo e gás natural, a partir da promulgação da Lei nº 9.478/97.

Tal sustentação baseia-se, principalmente, no fato destes Contratos encerrarem, em sua maioria, termos e disposições que discriminam a prestação do serviço de transporte de gás no País, dificultando a aplicação do Artigo nº 58 da supracitada Lei, além de contrariar o princípio de livre concorrência constante do Inciso IX, no Capítulo I, da mesma.<sup>10</sup>

Em geral, e, especificamente, no caso brasileiro, as barreiras interpostas à entrada de novos carregadores de gás natural, no segmento de transporte, derivam da concentração vertical prevalente nesta indústria. Nesse sentido, qualquer que seja a motivação dos agentes proprietários de gasodutos para a discriminação do acesso de terceiros às suas instalações, os impactos que se podem esperar, certamente, são contrários aos objetivos de fomento da indústria brasileira de gás natural em bases competitivas.

A ausência de regras que regulamentam o supracitado Artigo nº 58 tem agravado o problema em tela, haja vista que a devida regulamentação do acesso aos gasodutos de transporte, pela ANP, impediria a presença de cláusulas conflituosas na maioria dos Contratos de Transporte ratificados desde 1999.

Dentre os efeitos adversos causados pelas características contratuais identificadas nesta Nota, destacam-se:

- i) barreiras à entrada de novos agentes e, conseqüentemente, ao desenvolvimento de um mercado competitivo de gás;
- ii) desestímulo ao investimento privado no segmento de transporte de gás, bem como ao longo da cadeia de valor do energético, haja vista as características dessa indústria;
- iii) utilização ineficiente da rede de transporte de gás no País;
- iv) postergação do desenvolvimento de um mercado de gás competitivo, em vista dos longos prazos de vigência dos contratos.

Ainda que se argumente que os entraves à evolução da indústria gasífera nacional não advêm da atual concentração de mercado e da restrição do acesso aos dutos, mas, sim, da pequena demanda pelo energético, resultante, sobretudo, da baixa competitividade do gás face a seus principais substitutos, a inadequação dos Contratos de Transporte firmados no âmbito desta indústria deve ser examinada.

---

<sup>10</sup> O Artigo nº 58 da Lei nº 9.478/97 dispõe que “*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*”.

Há que se considerar, por exemplo, que os referidos Acordos apresentam longos prazos de vigência – 20 anos, em média, alcançando, em alguns casos, 40 anos –, de modo que a não adequação dos mesmos ao ambiente proposto pela Lei do Petróleo pode postergar, sobremaneira, o desenvolvimento de um mercado competitivo de gás no Brasil.

#### IV – CONSIDERAÇÕES FINAIS E PROPOSIÇÕES

À luz do exposto ao longo desta Nota Técnica, e considerando os objetivos expressos na Portaria MME nº 432, de 17 de novembro de 2003 – especificamente, no inciso IV do seu Artigo 1º “estabelecer diretrizes para a adequação do marco regulatório da indústria de gás natural no Brasil” -, seguem, abaixo, as proposições elaboradas pela equipe técnica da SCG/ANP, para a mitigação dos efeitos negativos derivados dos compromissos firmados entre os agentes atuantes no segmento de transporte de gás.

1. Adequação das disposições constantes dos Contratos de Transporte de gás natural, vigentes no âmbito da indústria brasileira de gás, as quais implicam condições discriminatórias de acesso aos gasodutos;

Importa sublinhar que tais ajustes visam, na prática, propiciar o desenvolvimento de um mercado competitivo de gás, o qual, acredita-se, poderá beneficiar a prestação do serviço ao consumidor final do energético, seja em termos de escolha, seja em termos de preço.

Ressalta-se, entretanto, a necessidade de se considerarem, no processo de adequação contratual, formas de compensação ao Carregador original, e/ou a concessão de períodos de transição para o ajuste de seus Contratos de Transporte.

2. Padronização dos Contratos de Transporte, bem como a fixação de um único documento atinente aos Termos e Condições Gerais (TCG), a todos os carregadores de um mesmo gasoduto;

O modelo de negociação livre entre os agentes pode levar à ratificação de contratos que apresentam conflito entre suas cláusulas ou que encerram acesso discriminatório às instalações de transporte, implicando competição desigual entre os agentes.

A padronização de contratos, além de evitar práticas discriminatórias, permite melhor monitoramento da indústria pelo órgão regulador.

3. Publicação de norma – constante de eventual Lei do Gás – que estabeleça a obrigatoriedade de anuência prévia, pela ANP, dos Contratos de Transporte de gás natural no Brasil, a fim de se proporcionar a ratificação de Acordos que contemplem práticas comerciais favoráveis ao crescimento da indústria gasífera nacional.

A anuência prévia dos Contratos de Transporte, pelo órgão regulador, poderia evitar práticas desfavoráveis ao crescimento da indústria gasífera no País.

Finalmente, por meio dessas três diretrizes, espera-se a atenuação dos impactos negativos de características discriminatórias dos compromissos celebrados entre os agentes atuantes nesta etapa da cadeia de valor do energético.

# ANEXO



# Infra-estrutura de Transporte de Gás no Brasil

