QUADRO DE CONSOLIDAÇÃO DAS PROPOSTAS

ABIQUIM – ANP – PETROBRAS – TBG – IBP - ABRAGET

PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO LEGAL – SC2 – TRANSPORTE E ESTOCAGEM

“**PROJETO DE LEI Nº , DE 2017**

**(AUTORIA)**

Dispõe sobre medidas para implementação do Programa do Gás Para Crescer e altera a Lei no 9.478, de 06 de agosto de 1997 e a Lei nº 11.909, de 04 de março de 2009

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituído o Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural, passando o art. 2º da Lei nº 11.909, de 2009 a viger acrescido da seguinte redação:

“art. 2º ...

XXXIV - Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural: conjunto integrado das instalações de transporte responsáveis pela movimentação e suprimento de Gás Natural nas regiões geográficas do país coordenado sob operação centralizada para permitir o uso eficiente da rede dutoviária no território brasileiro.

XXXV - Processo ou Mecanismo de Alocação de Capacidade: processo ou mecanismo que estabelece a ordem de prioridade e/ou a atribuição de capacidade entre utilizadores da rede de transporte Interessados na contratação de capacidade em cada ponto de entrada e saída da rede de transporte, de forma independente, transparente e não-discriminatória.”

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ABIQUIM** | **ANP** | **PETROBRAS** | **TBG** | **IBP** | **ABRAGET** |
| Propõe a inclusão do conceito de Modelo de Entradas e Saídas  XXXV – Modelo de Entradas e Saídas: mecanismo de alocação de capacidade em que os usuários pagam para injetar ou retirar gás natural em pontos específicos do Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural, independente do fluxo físico do gás natural. | Propõe estabelecer uma definição de “instalação de transporte” em lei, abrangendo os Terminais de GNL e instalações de estocagem;  e  propõe substituir utilizadores por Carregadores e Rede por Sistema  XXXV - Processo ou Mecanismo de Alocação de Capacidade: processo ou mecanismo que estabelece a ordem de prioridade e/ou a atribuição de capacidade entre Carregadores interessados na contratação de capacidade em cada ponto de entrada e saída do Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural , de forma independente, transparente e não-discriminatória.” | Propõe substituir rede de transporte por Sistema Integrado  XXXV - Processo ou Mecanismo de Alocação de Capacidade: processo ou mecanismo que estabelece a ordem de prioridade e/ou a atribuição de capacidade entre utilizadores do Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural interessados na contratação de capacidade em cada ponto de entrada e saída da rede de transporte, de forma independente, transparente e não-discriminatória.”  Sugere avaliar a inclusão de outras definições técnicas, como por exemplo, Entrada, Saída, Capacidade de Entrada, Capacidade de Saída, Mercado Secundário , Hub Virtual, reforços etc. | Entende que os conceitos não consideram a pessoa jurídica das transportadoras. Assim como não fica claro o conceito de operação centralizada vis à vis os direitos e deveres do transportador.  Observa que não é mencionado o conceito da Receita Máxima Permitida para cobertura dos custos e despesas operacionais e remuneração justa e adequada do capital empregado pelo transportador. | Propõe a inserção do conceito de área de mercado  XXXVIII - Área de Mercado: delimitação do Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural onde existe um único Hub Virtual que permita aos carregadores negociar compra e venda de gás natural em contratos padronizados;  Avaliar a inclusão de outras definições técnicas, como por exemplo, Entrada, Saída, Capacidade de Entrada, Capacidade de Saída, Mercado Secundário , Hub Virtual, reforços etc |  |

Art. 2º Cabe à ANP classificar os gasodutos de transporte que integrarão o Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural para permitir o uso eficiente da rede dutoviária dedicada à movimentação do gás natural no território brasileiro, determinando-lhe a expressa divulgação de dados relativos aos custos relacionados às tarifas de transporte, de modo que o art. 8º da Lei nº9.478, de 1997 passa a ser viger acrescidos dos incisos XXIX e XXX com a seguinte redação:

“art. 8º ...

XXIX - classificar os gasodutos de transporte para sua integração ao Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural.

XXX – Divulgar periodicamente e de forma transparente todos os custos de implantação, operação e manutenção dos gasodutos de transporte, as taxas de desconto e índices de depreciação e de retorno condizentes com a atividade de transporte e adotados em face das melhores práticas internacionais para a definição das tarifas.”

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ABIQUIM** | **ANP** | **PETROBRAS** | **TBG** | **IBP** | **ABRAGET** |
| Entende necessária a estipulação da periodicidade desejada para a divulgação de dados, bem como recomenda tornar claro que o gasodutos de transporte existentes estão abrangidos no comando. | Entende que O termo “classificar” diz respeito à modalidade do gasoduto, qual seja: transporte, transferência, escoamento e distribuição.  “art. 8º ...  XXIX - identificar quais os gasodutos de transporte integram o Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural.  Posiciona-se contrária à divulgação das informações acercas dos custos de investimento, custos operacionais, despesas gerais e administrativas, valor da base regulatória de ativos e taxa de retorno porque estes dados devem constar dos processos de revisão tarifária, não sendo objeto de divulgação periódica por parte da Agência Reguladora.  Ademais, o artigo trata de duas ideias e atribuições distintas, sendo que apenas a primeira (a identificação dos gasodutos) diz respeito diretamente à constituição do Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural | Propõe nova redação ao artigo, bem como recomenda avaliar se a competência é do MME ou da ANP    “art. 8º ...  XXIX – definir, a qualquer tempo, a inclusão de gasodutos ao Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural, permitindo o uso eficiente da rede dutoviária dedicada à movimentação do gás natural no território brasileiro.  Sugere acrescentar competência para a ANP  XXXI - A ANP regulará a formação de áreas de mercado no Sistema Integrado de Transporte composto por gasodutos interconectados, assim como o processo de fusão entre áreas, com o objetivo de progressiva diminuição do número de áreas. | Observa que não fica claro que os demais gasodutos de interesse específico (fast track) permanecerão com tratamento de dutos isolados no regime de autorização.  Observa que também não está claro como seria o processo da eventual integração destes dutos ao sistema, sob qual regime, e seus eventuais efeitos no recálculo das tarifas.  Observa que a ANP é o órgão competente para a definição de tarifas | Propõe a avaliação da competência, se do MME ou ANP |  |

Art. 3º. Fica autorizada a criação do Gestor Independente do Sistema de Transporte de Gás Natural – GIST/GN, pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, sob autorização da União e regulação e fiscalização pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíves - ANP, com a finalidade de viabilizar a coordenação e operação do Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural de que trata esta Lei.

§ 1º. O GIST/GN será integrado por representantes da Indústria do Gás Natural e dos consumidores livres, autoprodutores e auto importadores.

§ 2º. A regulamentação do GIST/GN cabe à União e deverá abranger, dentre outras matérias, a definição das regras de funcionamento e organização, bem como a forma de participação dos Agentes da Indústria do Gás Natural e dos consumidores livres, autoprodutores e auto importadores.

§ 3º.  O custeio administrativo e operacional do GIST/GN decorrerá de contribuições de seus membros e emolumentos cobrados sobre as operações realizadas.

§ 4º.  As regras de operação e aquelas destinadas à resolução das eventuais divergências entre os agentes integrantes do GIST/GN serão estabelecidas por meio de procedimentos a serem propostos e homologados pela ANP.

§ 5º.  As empresas públicas e as sociedades de economia mista, suas subsidiárias ou controladas, titulares de concessão ou autorização para a exploração de atividades vinculadas ao Gás Natural ficam autorizadas a integrar o GIST/GN e a aderir ao mecanismo de solução de divergências estabelecidos para o seu funcionamento e operação.”

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ABIQUIM** | **ANP** | **PETROBRAS** | **TBG** | **IBP** | **ABRAGET** |
|  | Posiciona-se **contrária** à criação do GIST  observando que proposta não está compatível com as diretrizes firmadas pelo CNPE. Argumenta que o órgão não deve ser integrado por quaisquer agentes pertencentes aos segmentos potencialmente concorrenciais da indústria do gás natural (produção, importação e comercialização) e dos consumidores livres.  Argumenta também que a medida fere o princípio da independência ao qual se pretende alcançar a possibilidade de que agentes com interesses financeiros ou cuja atividades são impactadas pelas ações do GIST/GN possam vir a ocupar quaisquer cargos neste agente. | De acordo com a Petrobrás, o GIST não deve ser um órgão submetido à autorização da União.  Não se faz necessário especificar os autoprodutores e os auto-importadores porquanto essas figuras estão inseridas dentre os Agentes da Industria do Gás  Sugere deixar a redação mais clara, de m odo a impedir a interpretação no sentido de que a ANP propõe e homologa sua própria proposta de procedimento. | É necessário esclarecer o que se compreende por “operação” e como isso afeta as atribuições da atividade de transporte definida na Lei do Petróleo?  Na visão do TBG, a proposta de composição do GIST promove uma verticalização às avessas, submetendo os interesses da coordenação do transporte aos agentes interessados na injeção e retirada de gás do sistema.  Não está claro o peso de cada um destes agentes no GIST, dando margem a coalisões oportunistas que não necessariamente otimizarão o uso do sistema.  O custeio administrativo e operacional acabará se refletindo no preço do gás, através de custos indiretos da criação de mais um agente na cadeia de valor, uma vez que agentes econômicos não absorverão custos sem repasse a preços.  Assevera que a ANP já dispõe de atribuições para a mediação de conflitos | Questiona como será feita a passagem dos  contratos existentes de transporte, bem como será a gestão comercial, se estará incluída na gestão do operador | Propõe a inclusão de parágrafos  § 6º - Cabe aos Transportadores dar transparência e publicidade a todas as premissas utilizadas no cálculo da receita requerida, inclusive contratos existentes.  § 7º - Cabe à ANP regular e fiscalizar os transportadores, através da avaliação de Base de Ativos, O&M, determinação de WACC condizente com a atividade de transporte de GN, adotando as melhores práticas internacionais  § 8º - Revisão das receitas requeridas e das tarifas aplicáveis, considerando os pontos levantados acima, pela ANP |

Art. 4º.Sem prejuízo de outras funções que lhe são atribuídas pelo Poder Executivo, constituem atribuições do Gestor Independente do Sistema de Transporte de Gás Natural – GIST/GN a coordenação e controle da operação da movimentação de Gás Natural.

§ 1º Para o exercício das atividades de coordenação e controle da movimentação e estocagem de Gás Natural, o GIST/GN deverá:

I. coordenar o balanceamento do Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural garantindo sua integridade

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **ABIQUIM** | **ANP** | **PETROBRAS** | **TBG** | **IBP** |
| Questiona sobre a necessidade de diferenciar os fluxos físicos e contratuais. | Questiona o que significa coordenar o balanceamento.  Questiona se o GIST/GN teria alguma ingerência sobre as interconexões entre os transportadores.  questiona quem é o responsável final pelo balanceamento do sistema e como é realizado o balanceamento instantâneo do sistema de transporte sob a coordenação do GIST/GN?  Questiona se caso seja necessário adquirir gás natural no mercado para realizar esta atividade, quem seria o agente responsável por esta aquisição? | Propõe nova redação:  “I. coordenar o balanceamento do Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural garantindo sua integridade, incluindo possibilidade de contratação de serviços, tais como Estocagem e acesso a Terminais de GNL;” | Questiona o significado dos termos “coordenação” e “controle”, bem como a separação entre estes e o papel do transportador, que continuará a ser o detentor dos ativos.  Questiona se a operação compreende compra e venda de gás? Como e qual seria a regra de precificação? | Questiona quem fará a venda e administração de capacidade (i.e. o desenho de produtos de capacidade, a sua promoção e venda, contratação, faturamento e cobrança),  Salienta a necessidade de a definição inicial vir a ser clara a respeito dos papeis e responsabilidades dos transportadores, gestor independente e gestor de mercado |

II. identificar e publicar informações transparentes e imparciais acerca das capacidades e tarifas de uso do sistema;

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **ABIQUIM** | **ANP** | **PETROBRAS** | **TBG** |
|  | Questiona se o GIST/GN tem o papel de calcular as capacidades de entrada e saída do Sistema de Transporte de Gás Natural e divulgá-las periodicamente para todas as modalidades de serviço de transporte (firme, interruptível, extraordinário etc.) que podem ser oferecidas.Questiona, em continuidade, se o GIST/GN irá demandar as informações dos transportadores e nesse caso, como os transportadores irão realizar tais apurações de forma coordenada sem a previsão expressa para que eles o façam? | Propõe nova redação, excluindo a imparcialidade:  “II. identificar e publicar informações transparentes acerca das capacidades e tarifas de uso do sistema; | Observa que as informações já são obrigatórias pela RANP 11/16 |

III. coordenar a manutenção dos ativos;

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **ABIQUIM** | **ANP** | **PETROBRAS** | **TBG** |
|  | Questiona o que significa coordenar a manutenção dos ativos? A coordenação abrangeria o estabelecimento dos cronogramas de paradas programadas dos transportadores?  Observa que os TCGs já tratam deste tema e estabelecem a sua periodicidade, sendo necessário avaliar se esta atribuição não entrará em conflito com obrigações contratuais já estabelecidas entre os transportadores e carregadores. | Opta pela redação alternativa:  “coordenar e adequar os planos de manutenção dos gasodutos de transporte de gás natural;” | Aponta uma questão de governança e competência de gestão, uma vez que os ativos permanecerão de propriedade dos transportadores, cujo corpo técnico permanecerá sendo o mais adequado para opinar sobre as necessidades de manutenção, além de sua independência quanto à racionalidade financeira de gestão. |

IV. gerenciar hubs virtuais;

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **ABIQUIM** | **ANP** | **PETROBRAS** | **TBG** |
|  | Requer esclarecimentos sobre o que representa esta atribuição, questionando se o GIST/GN seria responsável por atuar no segmento de comercialização de molécula, uma vez que suas funções seriam apenas de coordenar a operação do Sistema Integrado de Gás Natural.  Observa que é importante não confundir os mercados de capacidade e de molécula.  Ressalta, ainda, ser salutar que seja bem definido o que seria este “hub virtual” (e razão pela qual poderia haver mais de um, dado que a proposta é que haveria apenas um gestor do sistema.  Recomenda evitar o uso de termos em língua estrangeira em textos legais. | Propõe nova redação:  IV. criar e operacionalizar mecanismos que permitam o funcionamento de hubs virtuais por zonas de mercado, considerando possibilidade de produtos com diferentes características, inclusive em relação a prazos de entrega; | Questiona se os hubs são de transporte ou de comercialização, bem como qual o significado de gerenciar hubs virtuais? |

V. coordenar as operações de movimentação e nominação do Gás Natural realizadas através do Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **ABIQUIM** | **ANP** | **PETROBRAS** | **TBG** |
|  | Os carregadores devem enviar suas solicitações ao GIST/GN ao invés de fazê-lo junto aos transportadores com os quais celebraram contratos de serviço de transporte, na forma prevista em seus Termos e Condições Gerais?  o GIS/GN recebe informações dos transportadores e as consolida, podendo alterá-las?  Não encontramos na lista de atribuições do GIST a prerrogativa de ofertar capacidade aos carregadores. Como se darão as relações contratuais entre carregadores e transportadores e entre transportadores e o GIS/GN?  quais os meios que o GIST teria de substituir os transportadores na operação do sistema?  o GIST/GN teria a prerrogativa de realizar a operação desconsiderando os volumes já contratados? |  | Questiona se as nominações serão feitas diretamente ao GIS, ainda que os contratos sejam estabelecidos com os transportadores? Caso os contratos sejam com o GIS, questiona como ficam os contratos vigentes e o princípio do respeito aos contratos vigentes? |

VI. propor medidas ou auxiliar no planejamento da expansão da malha de gasodutos de transporte.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **ABIQUIM** | **ANP** | **PETROBRAS** | **TBG** |
|  |  | Opta pela redação principal: propor medidas ou auxiliar no planejamento da expansão da malha de gasodutos de transporte | Observa que Todos os agentes já podem e devem interagir através do mecanismo de provocação de terceiros |

VII. responsabilizar-se pela operação da malha em caso de contingência, a partir de critérios definidos pela autoridade competente;

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **ABIQUIM** | **ANP** | **PETROBRAS** | **TBG** |
|  | Questiona quais os meios que o GIST teria de substituir os transportadores na operação do sistema?  Questiona se o GIST/GN teria a prerrogativa de realizar a operação desconsiderando os volumes já contratados?  Questiona como ficam as penalidades dos transportadores e carregadores por não cumprimento das suas obrigações contratuais? | Propõe nova redação  VII. coordenar a operação da malha em caso de contingência, a partir de critérios definidos pela autoridade competente; | Questiona se essa atribuição significa atuar como supridor de última instância? |

VIII. prover a plataforma para o mercado secundário de capacidade de Gás Natural.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **ABIQUIM** | **ANP** | **PETROBRAS** | **TBG** |
|  | a plataforma será a única forma de negociação de capacidade de transporte entre carregadores (cessão de capacidade)? | Aprova a redação e acrescenta nova atribuição  IXI. agir de forma isonômica e imparcial com todos os Agentes da Indústria de Gás Natural; | Questiona se o GIS pretende atuar ou interfacear com uma bolsa de commodities?  Questiona como será o tratamento tributário previsto? Quais serão as condições de precificação colocadas aos agentes? |

Art. 5º.O Gestor Independente do Sistema de Transporte de Gás Natural – GIST/GN será organizado e administrado pela assembleia geral, conselho de administração, conselho fiscal e diretoria.

§ 1º. O conselho de administração será integrado por (xx) representantes da Indústria do Gás Natural e dos consumidores livres, autoprodutores e auto importadores que atuam no território nacional, a serem eleitos na forma do estatuto social.

§ 2º. O conselho fiscal será composto por (xx) representantes da Indústria do Gás Natural e dos consumidores livres, autoprodutores e auto importadores que atuam no território nacional, a serem eleitos na forma do estatuto social.

§ 3º. O GIST/GN será dirigido, em regime colegiado, por uma diretoria composta por (xx) membros a serem especificamente contratados para essa finalidade.

§ 4º. A regulamentação do GIST/GN deverá dispor sobre sua estrutura, funcionamento e demais competências, abrangendo, inclusive, a metodologia e forma de concessão de incentivos econômicos aos seus membros para estimular a eficiência da estrutura dutoviária de transporte.”

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **ABIQUIM** | **ANP** | **PETROBRAS** | **TBG** |
|  | Não foram identificados quaisquer elementos que garantam a atuação independente do GIST/GN na proposta de artigo. Não foram identificados, também, qualquer menção à independência dos transportadores na minuta de PL encaminhada. No curso dos debates no âmbito do CT GN – SC2 foi alertado que a ausência da previsão de independência dos transportadores na presença de um gestor único do sistema de transporte pode aumentar ainda mais o problema de assimetria de informação na atividade de transporte.  Na visão da ANP, o GIST/GN não deve ter em seus quadros representantes ou funcionários cedidos dos segmentos potencialmente concorrenciais da indústria do gás natural e dos consumidores livres. Fere o princípio da independência a possibilidade de que agentes com interesses financeiros ou cuja atividades são impactadas pelas ações do GIST/GN possam vir a ocupar quaisquer cargos nele, incluindo o seu Conselho de Administração, uma vez que, dentre as atribuições típicas deste órgão colegiado estão compreendidas a: orientação geral dos negócios da companhia; eleição e destituição dos diretores e fixação de suas atribuições; e fiscalização da gestão da diretoria.  Não está explícito que estes diretores devem ser independentes, tampouco trata da sua forma de eleição e destituição de forma a garantir a autonomia dos seus membros em suas tomadas de decisão. Dedicação exclusiva ao cargo de diretor de transportador não é condição suficiente para a independência funcional destes funcionários.  Observa ser necessário deixar claro qual o instrumento infralegal deverá ser utilizado a finalidade; se é um decreto presidencial regulamentador ou uma resolução emitida pela ANP.  propõe avaliar se não seria necessário editar uma lei específica para tratar das questões de estrutura e funcionamento deste agente. | Propõe a exclusão dos parágrafos 1º e 2º, argumentando que a matéria poderá ser tratada no nível infralegal. | Observa que a governança fere o princípio da Resolução CNPE, em relação à independência na cadeia de valor. Questiona qual será a representatividade de cada segmento e se o Conselho fiscal terá a mesma composição. |

Art. 6º. Compete à ANP fiscalizar as receitas requeridas de transportadores e as tarifas de transporte de gasodutos autorizados e existentes, acrescentando o § 3º ao art. 13 e conferindo nova redação ao art. 28 e acrescentando o parágrafo único ao art. 31, passando a Lei nº 11.909, de 2009 a viger com a seguinte redação

“Art. 13 ...

§ 3º. Para o cálculo da receita anual requerida referida no *caput* deste artigo, os transportadores deverão disponibilizar para a ANP os custos de implantação do ativo, acrescidos dos custos de operação e manutenção do gasoduto de transporte, a taxa de desconto e índices de depreciação e de retorno condizentes com a atividade de transporte e estritamente adotados em face das melhores práticas internacionais.”

...

Art. 28.  As tarifas de transporte de gás natural para novos gasodutos objeto de autorização serão propostas pela ANP, segundo os critérios por ela previamente estabelecidos e que levarão em conta os custos de implantação do ativo, acrescidos dos custos de operação e manutenção do gasoduto de transporte autorizado, bem como a determinação das taxas de desconto e dos índices de depreciação e de retorno condizentes com a atividade de transporte e estritamente adotados em face das melhores práticas internacionais.

...

Art. 31. ...

Parágrafo único. Compete à ANP divulgar, em até 30 dias da regulação a ser editada para esse fim, todos os dados e premissas adotados para a tarifação dos gasodutos existentes, disponibilizando a avaliação da base dos ativos, dos custos de operação e manutenção dos gasodutos de transporte e determinação das taxas de desconto e dos índices de depreciação e de retorno condizentes com a atividade de transporte.”

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **ABIQUIM** | **ANP** | **PETROBRAS** | **TBG** |
| Da nova redação ao art. 4º:  “Art. 4º. Compete à ANP fiscalizar as receitas requeridas de transportadores e as tarifas de transporte de gasodutos novos, autorizados e existentes, alterando o § 2º ao art. 13 acrescentando o § 3º ao art. 13 e conferindo nova redação ao art. 28 e acrescentando o parágrafo único ao art. 31, passando a Lei nº 11.909, de 2009 a viger com a seguinte redação:  § 2º. As tarifas de transporte de gás natural a serem pagas pelos carregadores para o caso dos gasodutos objeto de concessão serão estabelecidas pela ANP, considerando a receita anual estabelecida no processo licitatório em simulações computacionais do SITGN.”  Da nova redação ao art. 31:  Art. 31. Ficam preservadas as tarifas de transporte e os critérios de revisão já definidos até a data da publicação desta Lei, desde que devidamente comprovadas e aprovadas pela ANP.  § 1º As tarifas de transporte definidas no caput deverão ser revisitadas pela ANP no prazo de xxx dias da publicação desta lei, com vistas a compatibilizar seus valores com as premissas e hipóteses definidas nesta Lei.  § 2º Cabe aos Transportadores dar transparência e publicidade a todas as premissas utilizadas no cálculo da receita requerida, inclusive contratos existentes.  § 3º Compete à ANP divulgar, em até 30 dias da regulação a ser editada para esse fim, todos os dados e premissas adotados para a tarifação dos gasodutos existentes, disponibilizando a avaliação da base dos ativos, dos custos de operação e manutenção dos gasodutos de transporte e determinação das taxas de desconto e dos índices de depreciação e de retorno condizentes com a atividade de transporte.  § 4º Compete à ANP a determinação das tarifas de entrada e saída de cada ponto do SITGN, através de simulações computacionais do sistema integrado. | Observa que o § 2º deve ser alterado de maneira que ficasse claro que a receita requerida dos transportadores integrantes do Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural deverá ser preservada a partir da aplicação do regime de contratação (reserva de capacidade) por entrada e saída.  Argumenta que a presente proposta é omissa no que tange aos eventuais mecanismos de compensação entre transportadores ou como o GIST/GN atua de maneira a garantir as suas receitas requeridas.  Questiona o que se quer dizer com “taxa de desconto” no parágrafo 3º.  Sugere o aperfeiçoamento dos termos utilizados para que sejam os mesmos adotados na Resolução ANP nº 15/2014, além do cuidado de ser enumerar todos principais elementos que compõem a receita requerida do transportador. Por exemplo, não há menção às despesas gerais e administrativas do transportador, as quais não estão incluídas nos custos de operação e manutenção.  Propõe nova redação ao art. 28, excluindo “novos” e defendendo que permaneça a atribuição de aprovar as tarifas de transporte propostas pelos transportadores, tal como já se encontra disciplinado na RANP nº 15/2014:  “Art. 28.  As tarifas de transporte de gás natural para os gasodutos objeto de autorização serão propostas pelos transportadores e aprovadas pela ANP, segundo os critérios por ela previamente estabelecidos e que levarão em conta os custos de implantação do ativo, acrescidos dos custos de operação e manutenção do gasoduto de transporte autorizado, bem como a determinação das taxas de desconto e dos índices de depreciação e de retorno condizentes com a atividade de transporte e estritamente adotados em face das melhores práticas internacionais.”  Sugere acrescentar prazo ao art. 30 alegando que 30 dias é um prazo muito exíguo para a execução desta tarefa, uma vez que ela envolve a análise de demonstrações financeiras dos transportadores em um nível de detalhe que a ANP atualmente não o faz.  (Teresa Melo – ABRACE – 90 dias) | Sugere a alteração do § 2º tendo em conta que o seu conteúdo original faz referência à tarifa por gasoduto e não ao modelo de entrada e saída.  (Não propõe nova redação) | Argumenta que as proposições dos arts. 13 e28 já são objeto da RANP11  Quanto ao art. 31, argumenta que o comando desrespeita contratos vigentes, que é um dos princípios da Resolução CNPE. Não cabe discutir tarifas vigentes. Cria insegurança jurídica. |
| CoordenaçãoSC2: | | | |

Art. 7º Cabe à ANP instituir, regular e fiscalizar o modelo de reserva de capacidade por entradas e saídas, alterando a redação do art. 32 da Lei do Gás, que passa a viger com a seguinte redação:

“Art. 32. Fica assegurado o acesso de terceiros aos gasodutos de transporte, nos termos desta Lei e de sua regulação a cargo da ANP, observado o disposto no § 2º do art. 3º e no § 3º do art. 30 desta Lei.

Parágrafo único. Compete à ANP instituir, regular e fiscalizar o Processo ou Mecanismo de Alocação de Capacidade, inclusive nos casos de expansão.”

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **ABIQUIM** | **ANP** | **PETROBRAS** | **TBG** |
|  | Observando que a terminologia adotada na Lei do Gás é “Ampliação de Capacidade de Transporte”, propõe nova redação ao art. 5º:  “art. 5º. Cabe à ANP instituir, regular e fiscalizar o modelo de reserva de capacidade por entradas e saídas no Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural, de maneira que a redação do art. 32 da Lei do Gás que passa a viger com a seguinte redação:”  Argumenta que não existe nexo causal entre a instituição do modelo de reserva de capacidade de entrada e saída e o processo de chamada pública. O que é necessário é fazer ajustes no Art. 5º e seus parágrafos de maneira a adequá-lo a este modelo de reserva de capacidade. | Sugere incluir atribuições adicionais para a ANP, de forma a deixar mais claro o seu papel no funcionamento do Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural e trazer maior segurança aos transportadores com relação ao recebimento das receitas garantidas.  Dá nova redação ao art. 32:  “Art. 32. Fica assegurado o acesso de terceiros aos gasodutos de transporte, nos termos desta Lei e de sua regulação a cargo da ANP, observado o disposto no § 2º do art. 3º e no § 3º do art. 30 desta Lei.  §1º. Compete à ANP:  I Instituir, regular e fiscalizar o Processo ou Mecanismo de Alocação de Capacidade, inclusive nos casos de expansão e estabelecer as tarifas por ponto do Sistema Integrado de Gasodutos de Transporte.  § único: A definição das tarifas de uso do Sistema Integrado de Gasodutos de Transporte deve ser calculada de maneira a assegurar arrecadação de recursos suficientes para a cobertura das receitas permitidas do Sistema Integrado de Gasodutos de Transporte;  II - consolidar anualmente as receitas permitidas necessárias para os transportadores para o cálculo das tarifas de entrada e saída do Sistema Integrado de Gasodutos de Transporte;  III - regular e fiscalizar o GIST/GN;  IV - a ANP deverá estabelecer mecanismos para que os transportadores, carregadores, comercializadores e outros agentes vinculados a serviços e instalações da Sistema Integrado de Gasodutos de Transporte, quando cabível, forneçam os dados necessários às atividades do GIST/GN. | Argumenta que o processo de chamada pública não deveria ser revogado., dado que a Chamada Pública garante publicidade e transparência ao processo de alocação de capacidade. Fere princípio da Transparência da Resolução CNPE  Sugere que poderia apenas ser aberta uma exceção para gasodutos fast track, mas que seriam sujeitos às normas de publicidade. Fere princípio de transparência da Resolução CNPE. |

Art. 8º Fica atribuída à ANP competência para instituir, regular e fiscalizar mecanismos de liberação de capacidade para todos os contratos de transporte a serem contratados e existentes, alterando a redação do art. 35 da Lei nº 11.909, de 2009, que passa a viger com a seguinte redação

“Art. 35. A ANP deverá regular e fiscalizar o acesso de terceiros aos gasodutos de transporte, disciplinando a cessão de capacidade mediante a fixação de condições e critérios para sua liberação e contratação.

§ 1º. Compete à ANP fiscalizar e autorizar a cessão de capacidade, propondo mecanismos compulsórios de cessão de capacidade na hipótese de capacidade ociosa.

§ 2º Entende-se por cessão de capacidade a transferência, no todo ou em parte, do direito de utilização da capacidade de transporte contratada.”

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **ABIQUIM** | **ANP** | **PETROBRAS** | **TBG** |
| Questiona se o mecanismo de cessão se aplicaria apenas à capacidade ociosa. | Argumenta que na presença de capacidade ociosa o transportador deve oferecer serviço de transporte interruptível como uma forma de maximizar a utilização da sua rede de transporte.  Observa que na legislação atual a cessão de capacidade restringe-se apenas à capacidade contratada de transporte na modalidade firme. A redação amplia este escopo para todos os demais serviços de transporte. É isto que se pretende fazer?  No caso de Serviço de Transporte Extraordinário existe a previsão na RANP nº 11/2016 do princípio do “Use-It-or-Lose-It” nos casos de não utilização desta capacidade.  Confere nova redação ao §1º:  § 1º. Compete à ANP fiscalizar e autorizar a cessão de capacidade, propondo mecanismos compulsórios de cessão de capacidade na hipótese de capacidade ociosa de forma continuada.” | Propõe que devem ser previstos mecanismos que proporcionem segurança aos produtores de gás natural, na medida em que atrasos na produção em relação ao cronograma original são relativamente comuns, podendo durar períodos relativamente longos (2 anos, por exemplo).  Dá nova redação ao art. 6º e art. 35, § 1º:  “Art. 6º Fica atribuída à ANP competência para instituir, regular e fiscalizar mecanismos de liberação de capacidade ociosa sem a devida comprovação de necessidade de uso de seus contratantes para todos os contratos de transporte a serem contratados e existentes, alterando a redação do art. 35 da Lei nº 11.909, de 2009, que passa a viger com a seguinte redação  “Art. 35. A ANP deverá regular e fiscalizar o acesso de terceiros aos gasodutos de transporte, disciplinando a cessão de capacidade mediante a fixação de condições e critérios para sua liberação e contratação.  § 1º. Compete à ANP fiscalizar e autorizar a cessão de capacidade, propondo mecanismos compulsórios de cessão de capacidade na hipótese de capacidade ociosa sem a devida comprovação de necessidade de uso de seus contratantes. ” | Argumenta que já consta da RANP11/16 que todos os novos contratos devem conter cláusula explícita de congestionamento contratual. Além disso, atualmente, se um agente identificar congestionamento, o mesmo já pode solicitar ação da ANP.  Observa que a definição de cessão de capacidade já consta da RANP11/16. |

Art. 9º. Compete à União fixar premissas para viabilizar celeridade aos processos de outorga de gasodutos de transporte, passando o art. 3º da lei nº 11.909, de 2009 a viger com a seguinte redação:

“Art. 3o  ...

§ 1º  O regime de concessão aplicar-se-á a todos os gasodutos de transporte considerados de interesse geral.

§ 2º  O regime de autorização de que trata o inciso II do caput deste artigo aplicar-se-á aos gasodutos de transporte que envolvam acordos internacionais e a critério do Ministério de Minas e Energia, ouvidos o GIST e a ANP, poderão ser outorgados a gasodutos de interesse específico.

§ 3º Caberá ao Ministério de Minas e Energia, ouvida a ANP, fixar o período de exclusividade que terão os carregadores iniciais para exploração da capacidade contratada dos novos gasodutos de transporte.

§ 4º  A empresa ou o consórcio de empresas concessionários ou autorizados para o exercício da atividade de transporte de gás natural somente poderão explorar aquelas atividades referidas no [art. 56 da Lei no 9.478, de 6 de agosto de 1997](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9478.htm#art56), além das atividades de estocagem, transporte de biocombustíveis e construção e operação de terminais.

§ 5º No caso de autorização de que cuida o § 2º deste artigo, caberá à ANP a regulação e fixação das respectivas tarifas de transporte a serem aplicadas.

§ 6º  A ANP deverá, quando for o caso, declarar a utilidade pública para fins de desapropriação e instituição de servidão administrativa, das áreas necessárias à implantação dos gasodutos concedidos ou autorizados e de suas instalações acessórias.”

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **ABIQUIM** | **ANP** | **PETROBRAS** | **TBG** |
| Questiona se faz sentido a fixação de períodos de exclusividade. | Questiona quais seriam estas condições e critérios diferenciados e expeditos., observando existirem prazos legais mínimos a serem respeitados e consulta a órgãos de controle externos que tornam a definição de prazos algo indeterminado numa concessão (ver o caso do Gasoduto Itaboraí-Guapimirim).  Argumenta ser necessário ter em mente que existem etapas do processo de autorização que envolvem outros órgãos, tal como órgãos ambientais, que tornam a definição de prazos indeterminado.  Observa que uma vez instituído do Sistema Integrado de Gás Natural com o regime de entrada e saída, a fixação de período de exclusividade só teria algum sentido nos casos de projetos *greenfield* de gasodutos de interesse específico.  Ressalta que o termo “explorar” é muito vago e permite interpretações diversas acerca do seu escopo, sendo oportuno estabelecer mais claramente a independência dos transportadores neste parágrafo ou em novo artigo.  Da nova redação ao §5º  § 5º No caso de autorização de que cuida o § 2º deste artigo, caberá à ANP a regulação e aprovação das respectivas tarifas de transporte a serem aplicadas”. |  | Questiona se os gasodutos de interesse específico ou fast track poderão ser posteriormente integrados ao sistema? neste caso qual deveria ser o regime?  Questiona por que retirar dos transportadores as atividades de processamento ?  Observa que não está claro se o transportador pode ou não fazer parte do GIST.  Sugeri adequação do texto do *§ 3o ,* artigo 3 da Lei do Gás: :  “*§ 3o A empresa ou o consórcio de empresas concessionários ou autorizados para o exercício da atividade de transporte de gás natural somente poderão explorar aquelas atividades referidas no* [*art. 56 da Lei no 9.478, de 6 de agosto de 1997*](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9478.htm)*, além das atividades de estocagem,* ***processamento,*** *transporte de biocombustíveis, construção e operação de* ***dutos terrestres de escoamento*** *e terminais. ”*  Observa que em gasodutos de interesse específico, faz muito mais sentido a livre negociação, seguindo os critérios de custeio definidos pela RANP 11/14. |

Art. 10. O art. 4º da Lei nº 11.909, de 2009 deverá estabelecer as premissas para a expansão do Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural, passando a viger com a seguinte redação:

“Art. 4º  Caberá ao Ministério de Minas e Energia:

I - propor, ouvido o GIST/GN, os gasodutos de transporte que deverão ser construídos ou ampliados;

II - recomendar o regime de concessão ou autorização, observado o disposto nos §§ 1º e 2º do art. 3º desta Lei;

III – fixar diretrizes para acelerar o processo de outorga de gasodutos de transporte de interesse geral.

§ 1º  O Ministério de Minas e Energia considerará estudos de expansão da malha dutoviária do País para dar cumprimento ao disposto neste artigo.

§ 2º  O Ministério de Minas e Energia poderá determinar a utilização do instrumento de Parceria Público Privada, de que trata a [Lei no 11.079, de 30 de dezembro de 2004](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Lei/L11079.htm), bem como a utilização de recursos provenientes da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - CIDE e da Conta de Desenvolvimento Energético, na forma do disposto no [art. 13 da Lei no 10.438, de 26 de abril de 2002](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10438.htm#art13), para viabilizar a construção de gasoduto de transporte proposto por sua própria iniciativa e considerado de relevante interesse público.

§ 3º Ficam estabelecidas as seguintes diretrizes destinadas a propiciar a expansão do Sistema Integrado de transporte de Gás Natural de que cuida esta Lei:

a. Os custos da expansão de gasodutos integrantes do Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural serão rateados entre todos os usuários, mediante a previsão de incentivos que coíbem investimentos ineficientes;

b. Os custos da expansão de gasodutos interesse específico serão pagos pelos usuários por ele atendidos.

c. Todos os reforços em gasodutos integrantes do Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural serão considerados como custos do sistema e rateados pelos seus usuários.”

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **ABIQUIM** | **ANP** | **PETROBRAS** | **TBG** |
| Propõe nova redação ao item “c”  “c. Todos os reforços em gasodutos integrantes do Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural serão considerados como custos do sistema e rateados proporcionalmente aos usuários das áreas de mercado por eles beneficiados.” | Substitui o termo usuário por Carregadores | Acrescenta disposição ao §2º:  c. A ANP/MME ao reclassificar um gasoduto de interesse restrito para integrante do Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural deverá prever mecanismos de justa e prévia indenização ao proprietário do gasoduto. | Questiona o que significam tais incentivos, solicitando detalhamento para mitigar sua obscuridade. |

Art. 11. A atividade de estocagem e acondicionamento passam a ser regidas pelas seguintes disposições no âmbito da Lei nº 11.909, de 2009:

(VIDE PL DE ESTOCAGEM)

Art. 12. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.”