



# **PRINCIPAIS ASPECTOS LEGAIS E REGULATÓRIOS DA ATIVIDADE DE TRANSPORTE DUTOVIÁRIO DE GÁS NATURAL NOS PAÍSES DO CONE SUL**

**Janeiro 2006**

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

**Superintendente:**

José Cesário Cecchi

**Superintendente Adjunta:**

Ana Beatriz Stepple da Silva Barros

**Assessores de Superintendência:**

Heloise Helena Lopes Maia da Costa

Marcelo Meirinho Caetano

**Corpo Técnico da SCM:**

Almir Beserra dos Santos

André Regra

Ary Silva Junior

Berenice Delaunay Maculan

Cristiana Cavalcanti de Almeida Cunha

Dirceu Cardoso Amorelli Júnior

Edson Marcello Peçanha Montez

Eliana Santos Lima Fernandes

Flávio Souto Maior Henrique

Guilherme de Biasi Cordeiro

Hélio da Cunha Bisaggio

Jáder Conde Rocha

Julia Rotstein Smith da Silva Costa

Luciano de Gusmão Veloso

Luiz Octavio Moreira Bernardes

Mário Jorge Figueira Confort

Marvio Reis Nogueira da Silva

Melissa Cristina Pinto Pires Mathias

Patrícia Mannarino Silva

**Equipe Responsável pela Elaboração da Nota Técnica:**

André Regra

Guilherme de Biasi Cordeiro

Marvio Reis Nogueira da Silva

Julia Rotstein Smith da Silva Costa

Melissa Cristina Pinto Pires Mathias

**Secretárias:**

Christiane Gonçalves Borges

Isabel Cristina Miller



Nota Técnica nº 022/2006-SCM

Rio de Janeiro, 27 de janeiro de 2006

**ASSUNTO: PRINCIPAIS ASPECTOS LEGAIS E REGULATÓRIOS DA ATIVIDADE DE TRANSPORTE DUTOVIÁRIO DE GÁS NATURAL NOS PAÍSES DO CONE SUL**

**SUMÁRIO**

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>4</b>
<b>1 – ARGENTINA .....</b>	<b>6</b>
<b>2 – BOLÍVIA .....</b>	<b>10</b>
<b>3 – BRASIL .....</b>	<b>15</b>
<b>4 – CHILE.....</b>	<b>22</b>
<b>5 – URUGUAI.....</b>	<b>25</b>
<b>6 – VENEZUELA.....</b>	<b>28</b>

## INTRODUÇÃO

A integração gasífera é parte fundamental da interconexão energética, constituindo-se, portanto, como um dos principais alicerces da integração ampla e efetiva do Cone Sul.

Há que se destacar, no entanto, que os países da região são interconectados por uma malha de gasodutos que, a despeito de sua substancial expansão na década passada, é ainda bastante incipiente se comparada às redes de transporte de gás natural de mercados mais desenvolvidos – como, por exemplo, a União Européia –, revelando-se, desta feita, insuficiente para viabilizar a formação de um mercado único de gás natural no Cone Sul.

Neste contexto, reconhecendo ser indispensável o desenvolvimento da infra-estrutura de escoamento para a integração dos mercados de gás natural da supracitada região, Argentina, Brasil e Venezuela assinaram, em 09 de dezembro de 2005, um **Memorando de Entendimento (MDE) em Matéria de Interconexão Gasífera**, no sentido de se firmarem acordos e elaborarem-se estudos técnicos que permitam a interligação destes países por meio de Gasodutos.

No âmbito deste projeto, foi realizada, em 12 de janeiro de 2006, na cidade de Caracas, uma reunião entre representantes dos referidos Estados, com o propósito de se estabelecerem diretrizes, bem como a formação de grupos de trabalho que subsidiem a tomada de decisões quanto ao empreendimento, concretizando-o no menor prazo possível.

Merece enfatizar, ainda, que foram definidos, na ocasião, seis grandes temas a serem estudados, a saber:

- (i) Mercado, Recursos e Comercialização;
- (ii) Estudo de Tarifas;
- (iii) Planejamento de Engenharia, Aspectos Tecnológicos e Pesquisa e Desenvolvimento;
- (iv) Modelo de Negócio e Financiamento;
- (v) Licenciamentos, Aspectos Ambientais e Sociais; e
- (vi) Aspectos Regulatórios, Legais, Fiscais e Institucionais.

No que tange propriamente ao item (vi), cumpre apontar a importância da harmonização da base legal e das normas regulatórias aplicáveis à atividade de transporte dutoviário de gás natural em cada país do Cone Sul, no sentido de se alcançar uma integração energética bem sucedida na região.

Assim sendo, à luz do exposto, o presente relatório, desenvolvido no âmbito da Superintendência de Comercialização e Movimentação de Petróleo, seus Derivados e Gás Natural da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (SCM/ANP), tem como escopo apresentar os principais aspectos legais e regulatórios atinentes ao transporte dutoviário de gás na Argentina, Brasil e

Venezuela, bem como na Bolívia, Chile e Uruguai – haja vista a intenção de se incorporarem estes três últimos países no projeto em tela –, de modo a contribuir com a harmonização de regras e, em última instância, com a efetivação do projeto ora contemplado.

# 1 – ARGENTINA

## 1.1 Estrutura Institucional

A estrutura regulatória do setor de transporte de gás natural na Argentina tem como um de seus principais órgãos o *Ente Nacional Regulador del Gas* (ENARGAS) que figura no âmbito do *Ministério de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios*. Dentre seus objetivos está o de regular a atividade de transporte de gás natural, de forma a garantir tarifas justas e razoáveis.

Um outro órgão integrante da estrutura regulatória na Argentina é a *Secretaria de Energía*, também do *Ministério de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios* que, juntamente com o ENARGAS, responsabiliza-se por implementar políticas energéticas, regulamentar e controlar as atividades de exploração e produção de hidrocarbonetos, além de editar medidas para evitar situações de crise de abastecimento de gás natural.

## 1.2 Regime de Outorga

A Lei nº 24.076/92 (Lei do Gás), que institui o marco legal das atividades relativas ao transporte e à distribuição de gás natural, dispõe sobre o regime de outorga destas atividades em seu artigo 4º. Segundo este dispositivo, a atividade de transporte de gás natural deve ser exercida por pessoa jurídica de direito privado à qual seja fornecida concessão, licença ou permissão pelo Poder Público, mediante prévia licitação pública. A modalidade da outorga é determinada, caso a caso, pelo Poder Executivo nacional.

As outorgas são concedidas por um prazo de 35 anos, prorrogáveis por mais dez, dependendo da solicitação do concessionário, bem como de uma avaliação da qualidade do serviço prestado pelo mesmo.

## 1.3 Regime Tarifário

Até 2002, as tarifas de transporte de gás eram reguladas pelo ENARGAS, segundo a metodologia *price cap*, contemplando os princípios delineados pela Lei nº 24.076/92, a saber: (i) representação dos custos; (ii) tratamento isonômico; (iii) ausência de subsídios cruzados entre usuários; (iv) estímulo aos investimentos em infra-estrutura; bem como (v) prestação eficiente do serviço.

De acordo com este método, estipulava-se, na Argentina, um preço máximo que garantisse aos transportadores, que “*operassem de forma econômica e prudente*”, a obtenção de receitas suficientes para cobrir os custos de operação, manutenção, impostos, amortizações e um retorno razoável sobre o investimento.

Ademais, facultava-se ao transportador a possibilidade de estabelecer tarifas inferiores ao máximo estabelecido, consoante seus interesses comerciais, sem que para isto necessitasse solicitar autorização do órgão regulador. Todavia, ficava o transportador obrigado a informar estas tarifas ao ENARGAS, as quais deveriam ser similares a carregadores em igualdade de condições, sendo a ele vedado deixar de recuperar os seus custos.

Em 2002, entretanto, a Argentina enfrentou uma crise econômica, a qual teve implicações significativas sobre o sistema tarifário do transporte de gás natural. Em decorrência desta crise, promulgou-se a Lei nº 25.561/02 (Lei de Emergência Econômica), que estipulou o congelamento das tarifas dos serviços públicos, incluindo-se o transporte de gás natural. Assim, desde aquele ano, as tarifas de transporte de gás estão congeladas.

Este congelamento, todavia, levou a Argentina a uma crise energética, uma vez que, por um lado, desincentivou investimentos em transporte e distribuição de gás natural e, por outro, incentivou o aumento do consumo de gás em relação aos demais energéticos. Evidenciou-se, assim, uma fragilidade trazida pela Lei de Emergência Econômica, o que levou à criação de um sistema de incentivos aos investimentos em transporte e distribuição de gás natural<sup>1</sup> que, dentre outras medidas, contempla a cobrança de tarifas superiores às congeladas<sup>2</sup>.

Quanto aos mecanismos de ajuste das tarifas de transporte, merece registrar que são de natureza diversa: (i) **predeterminadas no tempo**: semestrais (PPI, preço do gás); quinquenais (revisões tarifárias gerais); não recorrentes (mudanças circunstanciais, impostos); e (ii) **predeterminadas na forma**: automaticamente para o PPI ou pela variação sazonal do preço do gás; e procedimentos diversos, segundo critérios de impostos ou de taxas.

Interessante notar, também, que os subsídios tarifários são permitidos sempre e quando estiverem previstos de forma explícita no Orçamento, não acontecendo o mesmo com os subsídios cruzados, os quais estão expressamente proibidos.

Para o transporte doméstico, as tarifas são máximas e regulamentadas, enquanto que, para o transporte de exportação, há livre negociação tarifária entre as partes.

Ressalta-se, por fim, que as tarifas de transporte refletem a variável distância entre os pontos de injeção e entrega.

#### 1.4 Cessão de Capacidade

A cessão de capacidade, na Argentina, é regulamentada pela Resolução ENARGAS nº 419/97, a qual determina a operacionalização do processo, bem como define um contrato padrão a ser assinado pelas partes envolvidas na transação.

O procedimento adotado para a cessão de capacidade é o de Concurso Aberto, ou melhor, a oferta pública de capacidade.

As condições gerais ficam restritas àquelas acordadas originalmente entre transportador e carregador, sendo que algumas alterações são possíveis, mas sujeitas à análise do transportador.

---

<sup>1</sup> Este programa contempla, como principal medida, a criação de um fundo para o financiamento de obras de ampliação da rede de transporte e distribuição de gás natural, tendo sido denominado de *Fideicomiso de Gas*. Este esquema foi instituído pelo Decreto do Poder Executivo nº 180/04, sendo suas bases técnico-legais estabelecidas pela resolução nº 185/04 do do *Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios* e as regras de contratação dos serviços estabelecidas pela Resolução nº 663/04 da Secretaria de Energía.

<sup>2</sup> Com este esquema de financiamento, já houve a contratação de dois empreendimentos de ampliação de capacidade de transporte: a ampliação da capacidade do Gasoduto *San Martín*, operado pela *Transportadora de Gas del Sur* (TGS) e uma ampliação levada a cabo pela *Transportadora de Gas del Norte* (TGN).

## 1.5 Livre Acesso

O Livre Acesso ao sistema de gasodutos na Argentina, que é regulado, fundamenta-se no artigo 26 da Lei nº 24.0786/92, o qual estabelece que *“(...) transportadores e distribuidores estão obrigados a permitir o acesso indiscriminado de terceiros à capacidade de transporte e distribuição de seus respectivos sistemas, que não esteja comprometida para abastecer a demanda contratada, nas condições acordadas pelas partes, segundo as determinações desta Lei”*.

Assim, nenhum transportador poderá oferecer vantagens ou preferências no acesso a suas instalações, exceto aquelas relacionadas a diferenças concretas que possa aferir o ENARGAS. O ente regulador deve assegurar, ainda, que o acesso se dê a tarifas razoáveis e através de procedimentos justos e transparentes.

Neste mesmo sentido aponta o Decreto ENARGAS nº 2.555/92 que, em seu anexo A, item 4.1, afirma que *“o transporte é um serviço público, que será prestado assegurando o acesso aberto, sem discriminação, ao sistema de gasodutos”*.

Impende sublinhar, em remate, que a alocação da capacidade é pública, mediante procedimentos formais de Concurso Aberto.

## 1.6 Operação do Sistema

O ENARGAS, por meio do Decreto nº 2.555/92, estabelece as regras básicas a serem seguidas pelos agentes na obtenção de licença para a prestação do serviço de transporte e distribuição de gás natural. O “Regulamento do Serviço”, que consta do referido Decreto, dispõe sobre as Condições Gerais e Especiais aplicáveis às Partes, transportador e carregador, concernentes a cada modalidade de serviço de transporte oferecida.<sup>3</sup>

Ademais, na norma em tela, o ENARGAS dispõe sobre os padrões de contratos de transporte a serem celebrados pelas Partes.

Após o estabelecimento da regulamentação básica para o serviço de transporte e distribuição, foi proposta uma nova versão para as normas de Administração do Despacho de Gás Natural, de modo que, em setembro de 1998, o ENARGAS publicou a Resolução nº 716 – “Regulamentos Internos dos Centros de Despacho”<sup>4</sup>.

Os termos e condições previstos em cada um dos procedimentos de operação dos sistemas de transporte e distribuição, constantes da referida Resolução, buscam proporcionar maior segurança, confiabilidade e velocidade de resposta de tais sistemas.

Suas diretrizes básicas estão fundamentadas em um esquema de responsabilidades, tanto dos transportadores quanto dos carregadores, o qual busca, sobretudo, a manutenção do equilíbrio da rede. Tal esquema ampara-se, em

---

<sup>3</sup> Na Argentina, além dos serviços de transporte firme (STF) e de transporte interruptível (STI), existe uma terceira modalidade de serviço, a saber, Serviço de Intercâmbio e Deslocamento (ED). Tal modalidade será efetuada como um serviço firme, sujeita a interrupções somente em casos de insuficiência de capacidade das instalações do transportador para receber todas as quantidades de gás solicitadas.

<sup>4</sup> Centros de Despacho de gás natural têm a função de planejar, supervisionar, coordenar e controlar o transporte de gás pela rede de gasodutos de cada transportador.

grande medida, na disponibilização de informações *on-line* sobre as quantidades recebidas e entregues de gás por parte dos transportadores, distribuidores e carregadores.

### **1.7 Regulamentação Ambiental**

Embora este tema esteja sendo pesquisado, ainda não foram encontradas informações a respeito do mesmo.

## 2 – BOLÍVIA

### 2.1 Estrutura Institucional

A *Ley de Hidrocarburos n° 3.058*, de 17 de maio de 2005, estabelece que o *Ministério de Hidrocarburos* é, em parceria com a *Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos* (YPFB), o órgão responsável pela elaboração da política energética para o setor de hidrocarbonetos, seguindo os preceitos estipulados pelo Estado na *Política Nacional de Hidrocarburos*. O Ministério, além de ser definido como a autoridade competente para elaborar, promover e supervisionar as políticas estatais para o setor, tem as seguintes atribuições:

- (i) Supervisionar o cumprimento das normas e disposições legais em matéria de hidrocarbonetos;
- (ii) Determinar os preços dos hidrocarbonetos nos pontos de fiscalização<sup>5</sup> para o pagamento de *royalties*, participações e outros encargos, de acordo com a Lei;
- (iii) Estabelecer a política de preços para o mercado interno; e
- (iv) Definir a política de exportação de hidrocarbonetos.

O novo marco legal reconhece a YPFB como empresa autárquica de direito público, vinculada ao *Ministério de Hidrocarburos*. A estatal responsabiliza-se pelo exercício do direito proprietário do Estado sobre todos os hidrocarbonetos e representa a Bolívia na execução das atividades em toda a cadeia de hidrocarbonetos. Dentre as principais atribuições da YPFB estão:

- (i) Fiscalizar a produção de hidrocarbonetos em qualidade e volume para efeitos fiscais;
- (ii) Assumir o papel de agregador, vendedor e administrador em contratos de exportação de gás natural, situação na qual a YPFB os subscreverá, e o Estado boliviano será o gestor dos mesmos;
- (iii) Administrar o *Centro Nacional de Información Hidrocarburífera* (CNIH)<sup>6</sup>;
- (iv) Operar e/ou participar em todos os segmentos da cadeia produtiva dos hidrocarbonetos, de forma direta ou mediante a formação de sociedades;
- (v) Atuar como agregador e comercializador de toda a exportação de gás natural boliviano; e
- (vi) Negociar a formação de sociedades de economia mista para participar em todos os segmentos da cadeia de valor dos hidrocarbonetos.

---

<sup>5</sup> Pontos de fiscalização: lugares onde são medidos os hidrocarbonetos, depois que os mesmos sofreram processo de adequação para transporte.

<sup>6</sup> O CNIH é o órgão responsável por centralizar todas as informações técnicas disponíveis sobre os setores gasífero e petrolífero bolivianos.

A *Superintendencia de Hidrocarburos* (SH) foi o órgão criado, no âmbito do *Sistema de Regulación Sectorial* (SIRESE), pela *Ley n° 1.600/94* para regular as atividades de transporte, refino e comercialização de hidrocarbonetos, além da distribuição de gás natural por redes. As principais atribuições da SH segundo a *Ley de Hidrocarburos* são:

- (i) Outorgar concessões, licenças e autorizações para as atividades reguladas;
- (ii) Outorgar permissões para a exportações de hidrocarbonetos e seus derivados;
- (iii) Aprovar tarifas e fixar preços para as atividades reguladas;
- (iv) Requerer às empresas reguladas dados, contratos e outras informações que considere necessárias para o exercício de suas atribuições;
- (v) Zelar pelo abastecimento regular do mercado interno de hidrocarbonetos e seus derivados; e
- (vi) Aplicar sanções econômicas e administrativas aos agentes regulados, quando cabível.

## 2.2 Regime de Outorga

No que se refere ao desenvolvimento de atividade de transporte de gás, a Legislação define que esta se dará por meio de concessão a ser outorgada pela SH. Tal processo pode ocorrer mediante licitação pública, sendo necessário o cumprimento de requisitos legais, técnicos e econômicos para obter a outorga.

O prazo máximo de duração da concessão de transporte por dutos, definido no artigo 109 da *Ley de Hidrocarburos*, é de 30 anos, ao fim dos quais será realizada outra licitação, o que também ocorrerá em caso de revogação ou caducidade da concessão. Segundo o *Reglamento de Transporte de Hidrocarburos por Ductos*, nenhuma concessão tem caráter de exclusividade, podendo o órgão regulador outorgar outras concessões para explorar o mesmo traçado.

No caso de solicitação de outorga de concessão da atividade de transporte de gás destinado à exportação, o solicitante deverá apresentar, em contrapartida, um acordo firmado com o *Ministério de Hidrocarburos*, que ateste a sua contribuição ao desenvolvimento do mercado interno de gás natural.

O concessionário fica obrigado, pelo artigo 91 da *Ley de Hidrocarburos*, a ceder o mínimo de 15% de sua capacidade de transporte para outros usuários que utilizem o gás em projetos de industrialização<sup>7</sup> em território nacional.

As concessionárias de gasodutos de transporte devem disponibilizar interconexões laterais ao longo dos mesmos sempre que, em sua área de influência, existirem populações superiores a dois mil habitantes e desde que haja interesse no uso de

---

<sup>7</sup> Projetos de industrialização são definidos como atividades de transformação química dos hidrocarbonetos e processos industriais e termoeletrônicos que têm por finalidade adicionar valor agregado ao gás natural. Ex: indústria petroquímica, fertilizantes, *gas-to-liquids*.

gás para consumo doméstico, geração de energia ou abastecimento da pequena indústria.

A Legislação restringe a participação de concessionárias de transporte em concessões de distribuição de gás natural por redes e em licenças para geração de energia elétrica, sob pena de extinção da concessão por caducidade. Da mesma forma, estão proibidas de participarem da atividade de comercialização de gás, seja na qualidade de compradores, seja na de vendedores.

As exceções para tais restrições podem ocorrer em projetos de sistemas isolados, que não possam se conectar ao Sistema de Transporte; em projetos que desenvolvam novos mercados internacionais ou domésticos para o gás natural; e projetos que não sejam economicamente viáveis sem a integração vertical. Em todas os casos abordados, os concessionários devem manter contabilidades separadas para cada uma das atividades.

### **2.3 Regime Tarifário**

A *Superintendência de Hidrocarburos* é o órgão responsável pela fixação das tarifas máximas para o serviço de transporte. De acordo com o *Reglamento de Transporte de Hidrocarburos por Ductos*, as tarifas podem variar em função das diferentes localizações dos pontos de entrega, da duração do contrato, dos diferentes tipos de serviço ou de quaisquer outros critérios que o órgão regulador considere relevantes.

O artigo 97 da *Ley de Hidrocarburos* prevê a utilização de duas metodologias para a definição de tarifas de transporte de gás natural. A primeira designa o uso de uma tarifa postal para os mercados interno e de exportação, que pode ser única ou diferenciada, de acordo com o interesse do país.

A segunda metodologia prevê que, para projetos de interesse nacional certificados pelo *Ministerio de Hidrocarburos* ou para novos projetos destinados ao mercado interno ou de exportação, podem ser aplicadas tarifas incrementais que incentivem tais investimentos.

As tarifas efetivamente cobradas pelos serviços de transporte, assim como sua estrutura, devem ser fruto de livre negociação entre concessionários e carregadores. Na falta de acordo, as partes podem recorrer à *SH*, que estipulará uma tarifa.

Segundo os artigos 46 e 47 do regulamento, as revisões tarifárias ficam a cargo do órgão regulador, que deve realizá-las a cada quatro anos, sempre precedidas de auditoria externa técnica, econômica e financeira.

O artigo 66 do mesmo documento abre exceções na política tarifária do transporte de gás para o Gasoduto Bolívia-Brasil e para projetos considerados de importância estratégica para o país. Em tais casos, os projetos podem refletir estruturas, classes, e tipos de tarifas diferentes das previstas no Regulamento, e devem ser aprovados por Decreto Supremo.

## 2.4 Cessão de Capacidade

É facultada aos carregadores a transferência direta, ou a autorização para cessão, pelo concessionário, de seus direitos sobre a capacidade de transporte a terceiros. Em ambos os casos, o beneficiário da cessão deve cumprir com os termos e condições de serviço previstas no contrato com o concessionário. No entanto, o carregador original mantém responsabilidade integral frente ao transportador, estando aí incluído o pagamento das tarifas estabelecidas em contrato.

## 2.5 Livre Acesso

O princípio do livre acesso à capacidade de transporte é estabelecido pelo artigo 91 da *Ley de Hidrocarburos*, que obriga o proprietário da infra-estrutura a ceder sua capacidade ociosa aos interessados em utilizá-la. É presumida a existência de disponibilidade de capacidade, ou seja, é o transportador quem deve demonstrar à SH que não possui capacidade ociosa, caso contrário deve permitir o acesso de terceiros à infra-estrutura.

A regra que rege esse princípio é a do *first come, first serve*, ou melhor, os serviços de transporte firme ou interruptível são fornecidos aos que os requisitaram primeiro.

## 2.6 Operação do Sistema

Embora este tema tenha sido pesquisado, não foram encontradas informações a respeito do mesmo.

## 2.7 Regulamentação Ambiental

Projetos de desenvolvimento de atividades ligadas a hidrocarbonetos devem passar por uma consulta prévia junto aos povos locais atingidos pelos mesmos. De acordo com o artigo 115 da *Ley de Hidrocarburos*, o resultado da consulta tem caráter obrigatório e deve ser respeitado. No entanto, em caso de rejeição do projeto, o Estado pode promover um processo de conciliação em prol do interesse nacional.

As terras, agrícolas, florestais, de conservação, ou destinadas à criação de gado, que sejam de propriedade de comunidades camponesas, indígenas e de povos locais, não podem sofrer processo de expropriação, salvo mediante lei que declare as atividades a serem desenvolvidas na localidade como de necessidade pública. Para que tal declaração possa ser efetivada, devem ser realizados estudos de impactos econômicos, sociais, culturais e ambientais devidamente aprovados pela instância representativa das comunidades afetadas, além de certificados pela *Autoridade Ambiental Nacional Máxima*.

O órgão responsável pela controle ambiental na Bolívia é o *Ministerio de Desarrollo Sostenible* (MDS), que recebe 0,5% do montante investido em cada projeto da cadeia gasífera a título de financiamento para a fiscalização das atividades do setor e de seus impactos ambientais.

O artigo 132 da *Ley de Hidrocarburos* proíbe a outorga de licença, autorização, ou concessão em áreas protegidas, sítios arqueológicos e paleontológicos, lugares sagrados para povos camponeses, indígenas ou originários, e áreas reconhecidas

por sua biodiversidade. São permitidas, excepcionalmente, atividades da indústria de hidrocarbonetos em áreas protegidas, quando o *Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental Estratégico* (EEIAE) estabelecer a viabilidade do projeto no âmbito de um programa de desenvolvimento sustentável.

A lei prevê, ainda, a possibilidade de governos municipais implementarem regulamentos específicos para a preservação de seus patrimônios ambientais com relação aos efeitos das atividades da cadeia de valor gasífera.

### 3 – BRASIL

#### 3.1 Base Legal Existente – Lei nº 9.478/97

Os artigos da Lei nº 9.478/97 referentes à indústria de gás natural implicam três características básicas para a regulação da atividade de transporte dutoviário de gás no Brasil:

- (i) separação da atividade de transporte;
- (ii) acesso negociado;
- (iii) regulação tarifária indireta.

O inciso VI do artigo 8º atribui à ANP a responsabilidade de estabelecer critérios para o cálculo de tarifas de transporte dutoviário e arbitrar seus valores nos casos e da forma previstos na Lei.

*“Art 8º A ANP terá como finalidade promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, cabendo-lhe:*

*VI - estabelecer critérios para o cálculo de tarifas de transporte dutoviário e arbitrar seus valores, nos casos e da forma previstos nesta Lei.”*

O artigo 58 introduz o acesso de terceiros aos dutos de transporte de gás natural e atribui diretamente à ANP a responsabilidade de: (i) fixar a tarifa no caso de conflito entre os agentes envolvidos; (ii) verificar se o valor acordado entre as partes é compatível com o mercado; e (iii) regular a preferência a ser dada ao proprietário das instalações com o objetivo de promover a sua máxima utilização.

*“Art 58. Facultar-se-á a qualquer interessado o uso dos dutos de transporte e dos terminais marítimos existentes ou a serem construídos, mediante remuneração adequada ao titular das instalações.*

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

*§ 2º A ANP regulará a preferência a ser atribuída ao proprietário das instalações para movimentação de seus próprios produtos, com o objetivo de promover a máxima utilização da capacidade de transporte pelos meios disponíveis.”*

Por sua vez, o artigo 59 prevê que a ANP poderá reclassificar dutos de transferência como dutos de transporte, caso haja interesse de terceiros em sua utilização.

*“Art 59. Os dutos de transferência serão reclassificados pela ANP como dutos de transporte, caso haja comprovado interesse de terceiros em sua utilização, observadas as disposições aplicáveis deste Capítulo.”*

Finalmente, o artigo 65 determina a criação pela Petrobras de uma empresa subsidiária para operar e construir seus dutos, entre outras atribuições.

*“Art 65. A PETROBRAS deverá constituir uma subsidiária com atribuições específicas de operar e construir seus dutos, terminais marítimos e embarcações para transporte de petróleo, seus derivados e gás natural, ficando facultado a essa subsidiária associar-se, majoritariamente ou minoritariamente, a outras empresas.”*

## **3.2 Aspectos Regulatórios**

### **3.2.1 Estrutura Institucional**

A estrutura regulatória dos setores de petróleo e gás natural, que regulamenta, portanto, o transporte do gás natural foi erigida, principalmente, pela Lei nº 9.478/97, a qual instituiu a ANP, autarquia federal vinculada ao Ministério das Minas e Energia (MME), responsável pela regulação dos setores de petróleo e de gás natural, bem como criou o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), órgão vinculado à Presidência da República, cuja atribuição é a proposição de políticas nacionais e medidas específicas que visem ao aproveitamento racional dos recursos energéticos e à garantia do suprimento destes recursos em áreas com dificuldade de acesso.

Cumprir notar que o papel da ANP no que se refere ao transporte de gás natural limita-se a outorgar as autorizações para a construção e a operação das instalações afetas a esta atividade, fiscalizá-las, bem como a mediar eventuais conflitos que possam surgir no processo de negociação dos contratos de transporte de gás natural, dado que o arcabouço legal não atribui à ANP o papel de aprovar tais instrumentos legais. Os procedimentos a serem seguidos no processo de resolução destes conflitos encontram-se regulamentados pela Portaria ANP nº 254/01.

Há que se considerar, por fim, a existência do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (SBDC), formado pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE – autarquia vinculada ao Ministério da Justiça), Secretaria de Direito Econômico (SDE – secretaria do Ministério da Justiça) e Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE – secretaria do Ministério da Fazenda), o qual tem por objetivo a promoção de uma economia competitiva, por meio de ações preventivas e repressivas. Tal sistema deve ser considerado, uma vez que a cadeia produtiva do gás natural é marcada pela presença de monopólio natural no setor de transporte o que pode levar a práticas restritivas da concorrência, justamente o que o SBDC visa a combater.

### **3.2.2 Regime de Outorga**

O transporte de gás natural no Brasil pode ser exercida por qualquer empresa ou consórcio de empresas que se interesse por tal atividade, mediante solicitação de autorização à ANP, conforme reza o artigo 56 da Lei nº 9.478/97.

Esta solicitação de autorização, que é levada a efeito em duas etapas – Autorização de Construção (AC) e Autorização de Operação (AO) – está regulamentada pela Portaria ANP nº 170/98, na qual se encontram os requisitos necessários para que

uma empresa obtenha a autorização para operar sistemas de transporte de gás natural.

No que concerne à AC, acentua-se que a empresa solicitante deve encaminhar à ANP (i) ato constitutivo, estatuto ou contrato social em vigor; (ii) comprovação de inscrição nas Fazendas Federal e Estadual; (iii) sumário do projeto da instalação, apresentando o serviço pretendido, as capacidades de movimentação e armazenagem discriminadas para cada etapa de implantação do projeto, além de dados técnicos básicos pertinentes a cada tipo de instalação; (iv) esquemas de engenharia preliminares; (v) cronograma físico financeiro; e (vi) licença de instalação (LI).

Após a avaliação da documentação, a Agência libera o resumo do projeto para conhecimento da sociedade por um período de 30 dias e, subseqüentemente, na ausência de quaisquer problemas, concede a AC.

Em relação à AO, a empresa transportadora solicitante deve remeter à ANP (i) atestado de comissionamento; (ii) sumário do plano de manutenção da instalação; e (iii) licença de operação.

Dita autarquia analisa a documentação apresentada e delibera sobre a AO, em um prazo máximo de trinta dias, fazendo-se mister enunciar que é possível a revogação da mesma, dadas as seguintes circunstâncias: (i) liquidação ou falência da empresa; (ii) a pedido da própria empresa; ou (iii) a partir do descumprimento de obrigações legais.

Importante trazer à baila, ainda, o artigo 6º, o qual preconiza que a autorização para construção, ampliação e operação de transporte de gás natural somente será outorgada à pessoa jurídica cujo objeto social contemple, exclusivamente, a atividade de construção e operação de instalação transporte. Ressalta-se, finalmente, o fato de que não há disposição que impeça a participação da empresa solicitante no capital social de outras empresas atuantes na cadeia de valor do gás natural (inclusive distribuidoras) e vice-versa. Exige-se apenas que tal fato, caso ocorra, seja informado e comprovado à ANP.

### **3.2.3 Regime Tarifário**

Conforme mencionado previamente, a Lei nº 9.478/97, em seu artigo 8º, inciso VI, atribui à ANP a responsabilidade de estabelecer critérios para o cálculo de tarifas de transporte dutoviário de gás natural e a arbitrar seus valores nos hipóteses e na forma previstos em Lei, determinando, ainda, em seu artigo 58, que a Agência fixará a tarifa de transporte, caso não haja acordo entre as partes signatárias dos contratos de transporte correspondentes. Esta atuação da ANP está regulamentada, como dito de antemão, pela Portaria ANP nº 254/01.

Em todos os casos – exceto aqueles relacionados ao Programa Prioritário de Termelétricidade (PPT)<sup>8</sup> –, as tarifas de transporte são livremente negociadas entre

---

<sup>8</sup> A tarifa de transporte de gás natural destinado ao PPT apresenta uma regulamentação específica, estatuída pela Portaria Interministerial MME/MF nº 234/2002, a qual estabelece um preço máximo para o suprimento do mesmo, definindo, com isto, um subsídio ao transporte do gás para este fim.

transportadores e carregadores, devendo esta negociação pautar-se nos critérios estabelecidos pela Resolução ANP nº 29/2005, refletindo as mesmas:

I - os custos da prestação eficiente do serviço;

II - os determinantes de custos, tais como a distância entre os pontos de recepção e entrega, o volume e o prazo de contratação, observando a responsabilidade de cada carregador e/ou serviço na ocorrência desses custos e a qualidade relativa entre os tipos de serviço oferecidos;

Além disso, as tarifas de transporte, no Brasil, devem incluir, no mínimo, os seguintes encargos:

I - Encargo de capacidade de entrada: destinado a cobrir os custos fixos relacionados à capacidade de recepção, as despesas gerais e administrativas e os custos fixos de operação e manutenção;

II - Encargo de capacidade de transporte: destinado a cobrir os custos de investimento relacionados à capacidade de transporte;

III - Encargo de capacidade de saída: destinado a cobrir os custos fixos relacionados à capacidade de entrega; e

IV - Encargo de movimentação: destinado a cobrir os custos variáveis com a movimentação de gás.

Ressalta-se, por derradeiro, que esta Resolução apresenta uma importante interface com a questão do livre acesso ao dispor, em seu artigo 3º, que as tarifas de transporte não implicarão tratamento discriminatório ou preferencial entre usuários.

### **3.2.4 Cessão de Capacidade**

A Resolução ANP nº 28/2005 passou a regulamentar, a partir de 17 de outubro de 2005, a forma pela qual deve ocorrer a cessão de capacidade contratada de transporte dutoviário de gás natural. Até então, entendia-se possível a cessão de capacidade, inexistindo, todavia, regulamentação para a mesma.

Mediante tal Resolução, permite-se ao carregador, titular de um contrato de serviço de transporte firme, ceder a um terceiro, não transportador, sua capacidade de transporte contratada, total ou parcialmente, sem que isto implique a liberação das obrigações do carregador em relação ao transportador. Caso necessário, um aditivo ao contrato de transporte pode ser celebrado.

Os carregadores envolvidos nas operações de cessão de capacidade obrigam-se a informar tanto à ANP quanto ao transportador a ocorrência destas operações, nos termos do artigo 4º da referida Resolução.

### **3.2.5 Livre Acesso**

O livre acesso, no Brasil, encontra-se regulamentado pela Resolução ANP nº 27 de 2005, que, em seu artigo 4º, determina que "*o transportador permitirá o acesso não discriminatório às suas Instalações de Transporte, exceto nos casos em que, sem prejuízo do disposto no Art. 7º desta Resolução, a solicitação do serviço refira-se a Novas Instalações de Transporte (...)*".

Por oportuno, salienta-se que, conforme excetuado pelo supracitado dispositivo, as novas instalações de transporte dutoviário de gás natural possuirão prazo de proteção de seis anos, contados a partir do início de sua operação comercial.

Posto isto, chama-se a atenção para o fato de que o presente ato normativo dispõe, em seu artigo 7º, que toda capacidade disponível de transporte para contratação de serviço de transporte firme deverá ser ofertada e alocada através do procedimento de Concurso Público de Alocação de Capacidade (CPAC).

Cumprir destacar, ainda, um importante expediente para a efetivação do livre acesso constante da Resolução ANP nº 27/2005, qual seja, a padronização dos contratos de transporte de gás natural. Em seu artigo 6º, estão dispostos os itens que devem ser abarcados por estes instrumentos contratuais, a saber:

- I - Tipo de serviço contratado;
- II - Termos e condições gerais de prestação do serviço;
- III - Capacidades Contratadas de Transporte entre Zonas de Recepção e Zonas de Entrega;
- IV - Capacidades Contratadas de Entrega por Ponto de Entrega;
- V - Tarifas; e
- VI - Prazo de vigência.

### **3.2.6 Operação do Sistema**

No Brasil, o órgão regulador não estabelece os procedimentos e normas, os quais regularão a operação do sistema de transporte de gás natural. A Portaria ANP nº 170/98, a qual trata da operação de instalações de transporte de gás natural, dentre outras atribuições, não define os procedimentos de operação do sistema, limitando-se, principalmente, às normas exigidas para a aquisição da AO e para o cumprimento de tal atividade.

Uma vez que o acesso de terceiros aos gasodutos de transporte, previsto pela Lei nº 9.478/97, dá-se por meio de negociação entre as partes, os procedimentos de operação do sistema são estabelecidos, também, por meio de acordos. As regras as quais deverão ser seguidas pelos agentes, portanto, estão dispostas nos Contratos de Serviço de Transporte celebrados entre transportador e carregadores.

### 3.2.7 Regulamentação Ambiental

No que diz respeito à regulamentação ambiental, há que se observar a Resolução CONAMA nº 237, expedida pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA) em 19 de dezembro de 1997.

Tal ato normativo dispõe sobre as licenças a serem outorgadas a empreendimentos e atividades consideradas, efetiva ou potencialmente, poluidoras ou que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental, tendo em vista as disposições legais e regulamentares e as normas técnicas aplicáveis ao caso.

Convém frisar que compete ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) o licenciamento de empreendimentos e atividades com significativo impacto ambiental de âmbito nacional ou regional, nos termos do artigo 4º da Resolução CONAMA nº 237/1997.

Aos órgãos ambientais estaduais ou do Distrito Federal, por seu turno, cabe o licenciamento ambiental dos empreendimentos e atividade localizados ou desenvolvidos em mais de um Município ou em unidades de conservação de domínio estadual ou do Distrito Federal, consoante o artigo 5º da aludida Resolução.

Ademais, o artigo 6º do ato normativo em tela determina que compete aos órgãos ambientais municipais, após ouvidos os órgãos competentes da União, dos Estados e do Distrito Federal, quando couber, o licenciamento ambiental de empreendimentos e atividades de impacto ambiental local e daquelas que lhe forem delegadas pelos Estados por instrumento legal ou convênio.

Por fim, dispõe o artigo 10 desta Resolução que “o procedimento de licenciamento ambiental obedecerá às seguintes etapas:

*I - Definição pelo órgão ambiental competente, com a participação do empreendedor, dos documentos, projetos e estudos ambientais, necessários ao início do processo de licenciamento correspondente à licença a ser requerida;*

*II - Requerimento da licença ambiental pelo empreendedor, acompanhado dos documentos, projetos e estudos ambientais pertinentes, dando-se a devida publicidade;*

*III - Análise pelo órgão ambiental competente, integrante do SISNAMA, dos documentos, projetos e estudos ambientais apresentados e a realização de vistorias técnicas, quando necessárias;*

*IV - Solicitação de esclarecimentos e complementações pelo órgão ambiental competente, integrante do SISNAMA, uma única vez, em decorrência da análise dos documentos, projetos e estudos ambientais apresentados, quando couber, podendo haver a reiteração da mesma solicitação caso os esclarecimentos e complementações não tenham sido satisfatórios;*

*V - Audiência pública, quando couber, de acordo com a regulamentação pertinente;*

*VI - Solicitação de esclarecimentos e complementações pelo órgão ambiental competente, decorrentes de audiências públicas, quando couber, podendo haver*

*reiteração da solicitação quando os esclarecimentos e complementações não tenham sido satisfatórios;*

*VII - Emissão de parecer técnico conclusivo e, quando couber, parecer jurídico;*

*VIII - Deferimento ou indeferimento do pedido de licença, dando-se a devida publicidade.*

*(...)"*

## **4 – CHILE**

### **4.1 Estrutura Institucional**

O setor chileno de gás natural conta com diversas instituições que cuidam dos aspectos normativos referentes à defesa da concorrência e à fiscalização das atividades desta indústria. A instituição governamental de maior importância no setor, em função do seu papel de definição da política energética, é a Comissão Nacional de Energia (CNE).

A CNE é um órgão público e descentralizado, cujo presidente é o Ministro de Economia, Fomento e Reconstrução. O Conselho Diretor é formado pelos titulares de vários ministérios: Mineração, Defesa Nacional, Fazenda, Secretaria Geral da Presidência e Planejamento e Cooperação.

A principal incumbência da CNE é a elaboração e coordenação de planos, políticas e regras necessárias para o bom funcionamento e desenvolvimento do setor energético do país.

Subordinada ao Ministério da Economia, Fomento e Reconstrução, a Superintendência de Eletricidade e Combustíveis (SEC) exerce o controle e a fiscalização do cumprimento das normas técnicas atinentes à produção, transporte, armazenamento e distribuição de gás natural, no sentido de garantir-se e zelar-se pelos serviços prestados, no tocante à segurança, qualidade e preço.

Quanto à política de defesa da concorrência, a Legislação chilena instituiu três organismos estatais descentralizados e independentes (Comissões Fiscal Econômica, Resolutiva e Preventiva da Livre Concorrência), os quais atuam na prevenção, investigação, correção e repressão de infrações contra a livre concorrência e/ou abusos de poder econômico dos agentes monopolistas.

### **4.2 Regime de Outorga**

A atividade de transporte é considerada um serviço público, sendo necessária para a sua prestação a obtenção de concessão outorgada pelo Presidente da República. No intuito de auferir tal concessão, os interessados devem apresentar uma série de documentos legais, técnicos e econômicos sobre seus respectivos projetos.

As concessões para a prestação do serviço de transporte podem ser definitivas ou provisórias, sendo as mesmas regulamentadas pelo Decreto nº 263, de maio de 1995.

As concessões definitivas são outorgadas por prazo indeterminado e autorizam o concessionário a prestar o serviço entre um ponto de origem e um ponto de destino, bem como a construir, manter e operar as instalações de transporte correspondentes.

As concessões provisórias, por seu turno, facultam ao concessionário o direito de obter, junto ao juiz competente, a permissão para realizar, em terrenos públicos ou particulares, as medições e estudos necessários para a elaboração de projetos definitivos relacionados à construção de instalações de transporte, não se

constituindo, todavia, como um pré-requisito para a obtenção das concessões definitivas.

Vale mencionar, por fim, que a outorga de concessão para a prestação do serviço de transporte não implica o direito de exclusividade àqueles que a receberem.

### **4.3 Regime Tarifário**

Na política tarifária chilena, há a possibilidade de se negociarem as condições contratuais que determinam as modalidades e tarifas dos serviços de transporte de gás natural. Além disso, todas as questões vinculadas às tarifas, como, por exemplo, regras de ajustes e resolução de conflitos, são estabelecidas contratualmente.

### **4.4 Cessão de Capacidade**

No Chile, caso o carregador disponha de capacidade ociosa, poderá revendê-la, sem submeter-se, contudo, a qualquer regulamentação.

### **4.5 Livre Acesso**

No Chile, o Decreto nº 323/1931 estabelece o acesso aberto negociado às instalações de transporte, havendo, portanto, a possibilidade de todos os agentes interessados contratarem junto às transportadoras seus serviços de transporte, em igualdade de condições econômicas, comerciais, técnicas e de informações em relação à capacidade disponível.

Deve-se ressaltar que o Concurso Aberto é o procedimento empregado na oferta e alocação de capacidade de transporte para o serviço firme. Atualmente, não há regulamentação vigente relativa a tal instrumento, prevalecendo, contudo, um acordo tácito entre os agentes do setor gasífero chileno para que o mesmo seja utilizado.

De acordo com a legislação aplicável, no que se refere à utilização da capacidade de transporte existente, somente vai à licitação a capacidade disponível não contratada.

### **4.6 Operação do Sistema**

Embora este tema esteja sendo pesquisado, ainda não foram encontradas informações a respeito do mesmo.

### **4.7 Regulamentação Ambiental**

Quanto aos aspectos ambientais, a Comissão do Meio Ambiente (CONAMA) é a agência governamental, de jurisdição nacional, competente para deliberar sobre todas as questões do setor relacionadas ao meio ambiente. A sua missão é promover a sustentabilidade ambiental do processo de desenvolvimento, incumbindo-se, para tanto, de propor ao Presidente da República as políticas ambientais; coordenar as ações derivadas das políticas e estratégias aprovadas;

atuar como órgão de consulta, análise, comunicação e coordenação; financiar projetos e atividades orientados para a proteção do meio ambiente.

Além disso, a questão ambiental funciona como impulso da demanda de gás, por meio do Plano de Descontaminação da Região Metropolitana (PPDA). Assim, o firme compromisso das autoridades governamentais chilenas de incrementar a utilização do gás natural pautou-se, dentro outros fatores, na necessidade de melhorar a situação ambiental, a partir da substituição de combustíveis prejudiciais ao meio ambiente.

## 5 – URUGUAI

### 5.1 Estrutura Institucional

O Ministério de Indústria, Energia e Mineração (MIEM), subordinado ao Poder Executivo Nacional, é a autoridade reguladora do setor energético uruguaio, conforme determinado pelo Decreto nº 324/997. Para executar suas funções regulatórias, o MIEM conta com a Direção Nacional de Energia (DNE).

Em 2000, foi criada a Unidade Reguladora do Gás (URGAS) através do Decreto nº 79/2000, e em dezembro de 2002, esta foi absorvida pela Unidade Reguladora de Serviços de Energia, Água Potável e Saneamento (URSEA), por meio da Lei nº 17.598, de dezembro de 2002. Tal órgão vincula-se à Comissão de Planejamento e Orçamento, e assessora o MIEM, no que tange à normatização e fiscalização das atividades concernentes aos setores de eletricidade, gás natural e combustíveis líquidos

Em relação à regulação do setor gasífero uruguaio, destacam-se, a seguir, as principais atribuições do MIEM e da URSEA, respectivamente:

#### Principais Atribuições do MIEM:

- (i) Formular políticas energéticas;
- (ii) Interpretar, propor e executar modificações para as regras do setor;
- (iii) Solucionar controvérsias entre partes; e
- (iv) Aplicar sanções aos agentes do setor, em caso de infração.

#### Principais Atribuições da URSEA:

- (i) Controlar o cumprimento da Legislação vigente;
- (ii) Estabelecer os requisitos a serem cumpridos pelos agentes atuantes nas atividades sob suas competência;
- (iii) Propor ao Poder Executivo as tarifas referentes aos serviços regulados;
- (iv) Prevenir condutas anticompetitivas e de abuso de posição dominante; e
- (v) Proteger os direitos dos consumidores.

## 5.2 Regime de Outorga

Conforme a legislação vigente (Decreto nº 324/97, artigos 3º, 4º e 5º), que trata de importação e transporte de gás natural, a atividade de transporte no Uruguai pode ser prestada mediante concessões de obras públicas ou permissões, por um prazo máximo de 30 anos.

Verifica-se que, na malha dutoviária do país, formada por dois gasodutos – Gasoduto do Litoral e Gasoduto *Cruz del Sur* –, ambos os regimes de outorga são aplicados.

O Gasoduto do Litoral encontra-se em operação desde 1998, foi construído e é operado pela Administração Nacional de Combustíveis, Álcool e Portland (ANCAP) – permissionária do mesmo pelo prazo de 30 anos -, ligando a cidade de Paraná (Província de Entre Rios – Argentina) a Paysandú (Uruguai).

O Gasoduto *Cruz del Sur*, por sua vez, está atrelado ao regime de concessão. Através de uma licitação pública levada a cabo pelo MIEM (Ministério de Indústria, Energia e Mineração), em abril de 1999, foi outorgada a concessão para a sua implementação (construção e exploração do gasoduto e de suas eventuais expansões no Uruguai) ao consórcio formado pela British Gas, Pan American Energy e ANCAP.

Quanto ao período de concessão, este é de 30 anos e, findo este prazo, a concessionária, que detém a exclusividade na utilização do duto, com a única finalidade de transportar gás, terá o direito de preferência quanto à gestão da instalação.

## 5.3 Regime Tarifário

No Uruguai, as tarifas de transporte podem ser determinadas contratualmente, como no caso do Gasoduto *Cruz del Sur*, ou diretamente, pela autoridade reguladora, como no caso do Gasoduto do Litoral.

Merece registrar que tais tarifas apresentam categorização, estrutura e ajustes similares àqueles observados na Argentina, sendo reguladas e possuindo metodologia de cálculo postal.

Por fim, enfatiza-se que nos casos em que a transportadora concessionária decidir efetuar a expansão do gasoduto com a finalidade de transportar o gás para outros países, a tarifa a ser paga pelos carregadores que solicitem capacidade de transporte firme de até 500.000 m<sup>3</sup>/dia do energético, para consumi-lo ou armazená-lo no próprio território uruguaio, deverá ser a máxima permitida no Contrato de Concessão correspondente.

## 5.4 Cessão de Capacidade

Embora este tema esteja sendo pesquisado, ainda não foram encontradas informações a respeito do mesmo.

## 5.5 Livre Acesso

O acesso à infra-estrutura de transporte, conforme o *Acuerdo Complementario al Acuerdo sobre Abastecimiento de Gas Natural Argentino a la República Oriental del Uruguay*<sup>9</sup>, deve ser aberto e não discriminatório. Apesar disso, o mesmo condiciona-se a determinadas disposições contratuais.

A transportadora pode estabelecer contratos com terceiros, inclusive com carregadores que sejam também seus acionistas, garantindo igualdade de condições para todos eles, sejam estes comercializadores ou carregadores fundacionais.

Esclarece-se, contudo, que todos os contratos devem ser aprovados pela autoridade reguladora uruguaia.

## 5.6 Operação do Sistema

Embora este tema esteja sendo pesquisado, ainda não foram encontradas informações a respeito do mesmo.

## 5.7 Regulamentação Ambiental

Tanto a construção e operação do Gasoduto do Litoral como as do Gasoduto *Cruz del Sur* requerem a obtenção de autorizações ambientais da Argentina, Uruguai e dos organismos binacionais correspondentes.<sup>10</sup>

---

<sup>12</sup> O *Acuerdo sobre Abastecimiento de Gas Natural Argentino a la República Oriental del Uruguay*, de 09 de setembro de 1991, apresenta como disposições principais:

- O abastecimento do Uruguai com gás argentino será levado a cabo por conta e risco dos investidores, sem desembolsos ou avais por parte do governo dos países;
- O governo argentino garante que não será imposto nenhum tipo de limitação às exportações de gás natural ao Uruguai;
- Em relação às possíveis restrições – estritamente técnicas ou relativas à infra-estrutura de transporte – o abastecimento de gás ao Uruguai terá tratamento equivalente àquele dispensado aos consumidores argentinos;
- Os governos se comprometem a respeitar os contratos de compra e venda e de transporte de gás a serem celebrados entre agentes de ambos os países.

Posteriormente, em 20 de setembro de 1996, foi firmado o *Acuerdo Complementario al Acuerdo sobre Abastecimiento de Gas Natural Argentino a la República Oriental del Uruguay*, o qual ratifica os pontos do anterior e dispõe com maiores detalhes acerca de:

- Garantia de acesso às instalações de transporte, armazenamento e demais infra-estruturas, em condições de igualdade;
- Não discriminação de consumidores;
- Garantia de que os preços e tarifas de compra e venda de gás natural em seus respectivos mercados correspondam aos custos do serviço, sem subsídios de nenhum tipo;
- Garantia de que a gestão de compra e venda de gás natural se realize segundo processos abertos, transparentes e competitivos.

<sup>10</sup> Foram realizadas análises de avaliação do impacto ambiental de ambas as obras, que foram submetidas à consideração das autoridades pertinentes. A avaliação compreende o estudo dos fatores, que podem ser afetados pela construção e operação dos gasodutos, tais como: qualidade do ar, água, solo, flora e fauna, e a interação dos projetos com o meio social, econômico e cultural.

## 6 – VENEZUELA

### 6.1 Estrutura Institucional

Segundo a *Ley Orgánica de Hidrocarburos Gaseosos* (Lei do Gás), de maio de 2000, marco legal do setor gasífero venezuelano, o MEM é responsável pela outorga das permissões para a execução de atividades de transporte de gás, e pelo planejamento, fiscalização e imposição de sanções aos agentes desta indústria. Compete a ele, ainda, determinar, por meio de resolução conjunta com o *Ministerio de la Producción y el Comercio* (MPC), as regras de reajuste das tarifas de transporte de gás natural.

A Resolução nº 194 do MEM delega ao *Ente Nacional Del Gas* (ENAGAS) a instrução dos processos que se referem à infrações contra a concorrência, sejam elas de caráter anticompetitivo, monopolista ou discriminatório. Entretanto, a aplicação das sanções continua sendo de competência do MEM.

O ENAGAS foi criado pelo artigo 36 da Lei do Gás com o objetivo de promover o desenvolvimento e a concorrência na indústria de gás venezuelana, além de regular as atividades de transporte e distribuição, bem como dar suporte na coordenação das mesmas.

Este órgão, vinculado ao MEM, tem autonomia funcional, administrativa e técnica para desempenhar suas atividades, e busca incentivar os investimentos privados nacionais e estrangeiros na indústria. Cabe a ele, também, elaborar metodologias de regulação tarifária para os segmentos de transporte e distribuição, e remetê-las ao MEM e ao MPC, subsidiando a decisão de fixação de regras tarifárias que cabe a estes.

O ENAGAS também é responsável por:

- (i) Promover um mercado secundário de capacidade para os segmentos de transporte, distribuição, comercialização, e grandes consumidores;
- (ii) Propor ao MEM condições para aprovação das empresas que pretendem realizar as atividades de transporte, distribuição e armazenamento de GN;
- (iii) Zelar pelo livre acesso às instalações de transporte, distribuição e armazenamento;
- (iv) Promover o uso eficiente do gás e das melhores práticas da indústria do gás;  
e
- (v) Fiscalizar o mercado de gás e informar ao MEM sobre a ocorrência de práticas anticompetitivas, monopolistas ou discriminatórias em quaisquer dos segmentos da indústria.

## 6.2 Regime de Outorga

De acordo com a *Ley Orgánica de Hidrocarburos Gaseosos*, a atividade de transporte de gás pode ser exercida por empresas estatais ou privadas, nacionais ou estrangeiras. Para tanto, as interessadas em realizar esta atividade devem submeter ao MEM documentos que comprovem sua capacidade técnica, administrativa e financeira, e uma descrição do projeto que contemple as tarifas a serem cobradas pelo serviço de transporte. Após processo licitatório, em caso de aprovação, o MEM emitirá uma permissão para a empresa investir e operar nesse segmento, assegurando exclusividade para o transportador por um período de cinco anos.

A aprovação do referido projeto está condicionada aos seguintes aspectos:

- (i) Análise da descrição do projeto proposto pela empresa, com indicação do destino do gás, que deve obedecer aos preceitos de incentivo ao desenvolvimento nacional, aproveitamento racional e uso eficiente do energético, e preservação e conservação do meio ambiente.;
- (ii) Duração máxima da permissão de 35 anos, prorrogável por até mais 30 anos;
- (iii) Indicação das contrapartidas especiais a favor da República;
- (iv) Em caso de extinção da permissão por qualquer motivo, os bens e equipamentos da instalação serão revertidos para a República sem qualquer tipo de indenização, com o intuito de dar continuidade às operações com o menor prejuízo ambiental e econômico possível; e
- (v) As dúvidas e controvérsias que não puderem ser resolvidas por acordo entre as partes, e nem mesmo por meio de arbitragem, serão decididas pelos Tribunais competentes da República.

A outorga da permissão pode ter dispensado o processo licitatório pelo MEM (com autorização do Conselho de Ministros), por razões de interesse público ou por circunstâncias particulares, desde que respeitadas as condições estabelecidas na Lei do Gás. A cessão da permissão só pode ocorrer, caso seja aprovada pelo MEM.

## 6.3 Regime Tarifário

As regras de fixação de tarifas para a atividade de transporte de gás devem estar sujeitas à seguinte lógica, destacada no artigo 13 da Lei do Gás: garantir a recuperação dos investimentos feitos pelas empresas, propiciando uma rentabilidade razoável às mesmas e, simultaneamente, refletir o menor custo possível aos consumidores, condicionado à prestação de um serviço adequado. Ademais, as tarifas devem refletir as diferenças nos custos do transporte para as diferentes regiões geográficas.

A metodologia para o cálculo das tarifas, definida por resolução conjunta do MEM e do MPC, tem como base, de acordo com a regulamentação da Lei do Gás, a recuperação dos custos de serviço, objetivando o desenvolvimento da infra-estrutura, o estímulo à oferta e à demanda por gás natural, ao menor custo possível ao consumidor.

A fórmula adotada na Resolução nº 34, de 12 de março de 2001, para reajuste anual das tarifas de transporte, estabelece uma paridade cambial entre o bolívar e o dólar americano, encontrando-se descrita a seguir:

$$T = TA \times TC/TCB$$

onde,

T = Tarifa de transporte definida pelos ministérios para o ano em questão;

TA = Tarifa de transporte em vigor no ano anterior (T-1);

TC = Taxa de câmbio referencial de compra do bolívar em relação ao dólar americano em 1º de janeiro de cada ano; e

TCB = Taxa de câmbio referencial de compra do bolívar em relação ao dólar americano em 1º de janeiro de 2001.

Na Resolução, são estabelecidas as tarifas de transporte iniciais, que sofrerão reajuste anual de acordo com a fórmula indicada acima. Essas tarifas são fixadas por um período de cinco anos, e correspondem aos valores máximos a serem faturados pela prestação dos serviços. Ao fim de quinquênio, as tarifas são revisadas pelo Executivo, podendo, porém, ser reajustadas antes desse prazo, de acordo com critérios de eficiência e com a inflação, como prevê o artigo 74 *do Reglamento de la Ley Orgánica de Hidrocarburos Gaseosos*.

Todavia, a Resolução nº 331, de 05 de janeiro de 2004, modificou a metodologia de reajuste tarifário. Nela, são previstas tarifas para os três anos subsequentes, que são reajustadas de acordo com a variação cambial, ou seja, a regra de revisão quinquenal não existe mais, e as tarifas são divulgadas pelos ministérios competentes para os três anos subsequentes, sendo reajustadas pela seguinte fórmula:

$$T = TA \times TC/TCA$$

onde,

T = Tarifa de transporte definida pelos ministérios para o ano em questão;

TA = Tarifa de transporte definida pelos ministérios para aquele ano;

TC = Taxa de câmbio referencial de compra do bolívar em relação ao dólar americano em 1º de janeiro de cada ano; e

TCA = Taxa de câmbio referencial de compra do bolívar em relação ao dólar americano igual a 1.596,00 bolívares por dólar americano.

A Resolução nº 331 prevê que, caso ocorra uma variação cambial superior a 20% e se faça necessário um reajuste diferente do previsto pela fórmula estipulada, esse reajuste ocorrerá de acordo com a metodologia divulgada conjuntamente pelo MEM e pelo MPC, com expressa autorização do primeiro.

Nela, estabelece-se que o preço final do gás ao consumidor será composto pelo preço do gás metano em seu respectivo Centro de Despacho acrescido das tarifas de transporte e de distribuição, que variam de acordo com a região geográfica.

#### **6.4 Cessão de Capacidade**

Embora este tema esteja sendo pesquisado, ainda não foram encontradas informações a respeito do mesmo.

#### **6.5 Livre Acesso**

O artigo 10 da Lei do Gás determina o livre acesso aos gasodutos que apresentarem capacidade ociosa, e garante tratamento não discriminatório aos seus usuários. O funcionamento desse dispositivo é especificado no artigo 14 do *Reglamento de la Ley Orgánica de Hidrocarburos Gaseosos*.

De acordo com ele, os transportadores ficam obrigados a manter registros atualizados dos contratos de serviço assinados, assim como um sistema de informações que permita a identificação da capacidade de transporte comprometida e disponível, de modo que o livre acesso ocorra de forma não discriminatória.

A tarifa para acesso à infra-estrutura deve ser fruto de um acordo entre o proprietário do gasoduto e o agente que requisitou o acesso ao mesmo. Caso não cheguem a um acordo, o requisitante pode solicitar a intervenção do MEM, que estabelecerá as condições para o uso das instalações.

#### **6.6 Operação do Sistema**

Embora este tema esteja sendo pesquisado, ainda não foram encontradas informações a respeito do mesmo.

#### **6.7 Regulamentação Ambiental**

Embora este tema esteja sendo pesquisado, ainda não foram encontradas informações a respeito do mesmo.

**QUADRO-RESUMO DOS ASPECTOS REGULATÓRIOS DA ATIVIDADE DE TRANSPORTE DUTOVIÁRIO DE GÁS NATURAL NOS PAÍSES DO CONE SUL SELECIONADOS**

	<b>Argentina</b>	<b>Bolívia</b>	<b>Brasil</b>	<b>Chile</b>	<b>Uruguai</b>	<b>Venezuela</b>
<b>Regime de Outorga</b>	Concessão, Licença ou Permissão, mediante prévia licitação pública	Concessão, mediante prévia licitação pública	Autorização	Concessão	Concessão ou Permissão	Permissão
<b>Regime Tarifário</b>	Divisão do país em zonas tarifárias, nas quais são aplicadas tarifas por distância reguladas	Tarifas postais livremente negociadas	Tarifas indiretamente reguladas, baseadas nos custos da prestação eficiente do serviço e nos determinantes de custos	Tarifas postais contratualmente estabelecidas	Tarifas postais contratualmente estabelecidas	Tarifas por distância
<b>Cessão de Capacidade</b>	Possível e regulamentada	Possível e regulamentada	Possível e regulamentada	Possível e não regulamentada	nd	nd
<b>Acesso</b>	Livre acesso regulado	Livre acesso regulado	Livre acesso negociado	Livre acesso negociado	Livre acesso negociado	Livre acesso negociado