

# RUMO A UM NOVO MARCO REGULATÓRIO PARA O GÁS NATURAL

*Lucia Helena Salgado\**

## 1. Introdução

A indústria de gás natural no Brasil vem se desenvolvendo em ambiente de elevada incerteza, em virtude da insegurança associada à principal fonte de suprimento, a Bolívia, e a discussão que se prolonga no Congresso Nacional sobre a definição de um marco regulatório para o setor.

Embora pareçam problemas de origem distinta, estão intimamente relacionados. Um marco regulatório adequado ao setor desempenhará papel fundamental na promoção de investimentos no país, em todas as fases integradas da indústria – exportação, transporte, armazenamento, liquefação, dentre outras –, tornando-o menos dependente da fonte externa que ora responde por cerca de 50% da oferta de gás natural no país.<sup>1</sup>

A complexidade da definição de um regime legal adequado para a indústria de gás natural reside, basicamente, nas dificuldades de se conciliar, no bojo das regras a serem desenhadas, o incentivo a investimentos em redes de infra-estrutura de transporte de gás natural, que apresenta características de monopólio natural, com a existência de múltiplos produtores atuando em regime competitivo.

## 2. Regulação de indústrias de rede de infra-estrutura

A regulação pelo poder público de indústrias de rede é justificada pela necessidade de se promover uma adequada expansão da rede; pela existência de economias de escala significativas, o que impõe evitar-se duplicação ineficiente de infra-estrutura e pela necessidade de se limitar o poder de mercado das empresas incumbentes.

---

\* Economista, professora adjunta da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ) e pesquisadora do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA).

<sup>1</sup> Em dezembro de 2006, segundo a ANP.

São exemplos de indústrias de rede as indústrias de infra-estrutura, como energia elétrica, gás natural e telecomunicações, as quais têm como rede fixa e eixo central suas instalações voltadas para os serviços de transporte ou transmissão do fluxo dos produtos ou serviços.

Uma regulação eficiente das indústrias de infra-estrutura de rede deve distinguir entre os segmentos da indústria que admitem concorrência daqueles que não a admitem; de forma a implementar os mecanismos necessários para que se introduza concorrência efetiva nos segmentos da indústria que a admitem, além de garantir preços eficientes e regulação de qualidade nos segmentos não concorrenciais da indústria, conforme OCDE (2000, p. 33).

A presença de uma mesma firma, no entanto, atuando tanto como proprietária de rede de transporte, quanto participando, concomitantemente, dos segmentos competitivos da indústria de rede produz incentivos para que tal firma venha a se engajar em práticas anticoncorrenciais, importando determinado esforço regulatório por parte da autoridade que se defronta com a necessidade de estabelecer as regras de funcionamento do livre acesso às instalações de transporte.

O desenvolvimento e implementação das políticas de regulamentação de acesso são determinantes para o desenvolvimento da concorrência nas indústrias de rede, devendo ser capazes de induzir o uso eficiente das redes, encorajar seus proprietários a investir minimizando custos, gerar um volume eficiente de entradas e acessos à infra-estrutura, fazendo-o a um custo regulatório razoável, conforme Laffont e Tirole (1999, p. 98).

As escolhas a serem efetuadas devem pautar-se, para evitar que o proprietário da rede de gasodutos discrimine entre diferentes produtores de gás, quer seja em preços, quer seja em termos e condições de prestação do serviço de transporte.

Medida importante é a previsão de mecanismos de cessão ou perda do direito à capacidade de transporte contratada, tornando disponíveis quaisquer capacidades não utilizadas para o acesso por terceiros, de modo a evitar a aquisição de posição dominante da capacidade, e prevenir seu conseqüente uso anticoncorrencial.

Ademais, a determinação dos critérios tarifários a serem observados pelas empresas que operam as redes de transporte ocupa posição central na obtenção de uma regulação eficiente da indústria.

As tarifas a serem praticadas devem refletir objetivos múltiplos, tais como induzir o uso eficiente das redes, gerar incentivos à realização de

investimentos por parte de seus proprietários sob minimização de custos, gerar entrada eficiente e adequada no segmento de infra-estrutura e de serviços, fazendo-o a um custo regulatório razoável, segundo Laffont e Tirole (*ibidem*), e no estabelecimento de critérios tarifários, os órgãos reguladores devem levar em consideração tanto o nível das tarifas quanto sua estrutura.

Tarifas muito altas podem erigir barreiras à entrada de competidores nos segmentos concorrenciais, podem induzir *bypass* ineficiente, ou mesmo a duplicação, também ineficiente, de infra-estrutura. Alternativamente, tarifas baixas demais podem gerar a entrada de competidores ineficientes, podem levar as firmas proprietárias da infra-estrutura a barrar o acesso de competidores à mesma, ou mesmo desencorajá-las a investirem em manutenção e expansão dessa infra-estrutura. Ademais, baixas tarifas afetam negativamente a decisão de entrada de novos investidores em infra-estrutura.

Já uma estrutura de tarifas inadequada, pode gerar sinais errados para as firmas incumbentes, ao decidirem sobre investimentos na rede, bem como para os entrantes quanto em qual segmento deveriam entrar, segundo Laffont e Tirole (*ibid.*, p. 99). As principais dificuldades para que os reguladores estabeleçam tais tarifas estão associadas à obtenção de informações, como os custos das empresas reguladas, e aquelas associadas à existência de influências políticas e privadas que tal atividade suscita devido aos interesses envolvidos.

Para Klein (1998, p. 61), quanto mais informação estiver refletida nos preços, melhor será a tomada de decisão de investimentos, tornando mais eficiente a descentralização de tais decisões nas mãos das empresas que atuam na indústria.

Também com o intuito de garantir a realização de investimentos em infra-estrutura, deve-se investir em mecanismos que evitem a ocorrência de comportamentos oportunistas de *free rider*, quando da realização de tais investimentos. Uma possível solução seria a redação de contratos entre proprietários e usuários da rede de transporte, prevendo obrigações mútuas anteriormente à realização dos investimentos.

Já o relatório OCDE (*ibid.*, p. 43) afirma que na inexistência de concorrência entre gasodutos, e fontes distintas de gás, torna-se necessário que os preços de acesso ao serviço de transporte em gasodutos sejam regulados, decorrendo daí a necessidade de observância de certos princípios para a sua determinação.

O primeiro deles seria a coincidência da estrutura de preços regulados com a estrutura de custos subjacentes. Por exemplo, onde houver elevados custos fixos e baixos custos marginais, tal estrutura deve estar refletida nos preços. Além disso, o preço marginal de transporte deve ser igual a seu custo marginal o que redundaria tarifas mais elevadas durante períodos de pico do que aquela dos períodos de menor demanda.

O segundo princípio determina que, havendo a possibilidade de discriminar entre consumidores, por meio de tarifas que reflitam suas elasticidades de demanda, tal mecanismo deve ser utilizado na recuperação dos custos fixos. Tal ocorre porque a aplicação de uma tarifa média que não discrimine entre consumidores como proposto levaria consumidores para quem seria eficiente fazer uso do serviço de transporte a não fazê-lo. Tais consumidores não utilizariam o serviço de transporte mesmo que estivessem dispostos a pagar um valor superior a seu custo marginal.

O terceiro princípio estabelece que os preços regulados devem refletir a existência de custos de prover obrigações oriundas da atividade regulatória, no bojo do provimento de serviços para os quais o rendimento incremental é inferior ao custo incremental. Um exemplo é a obrigação de aplicar-se a mesma tarifa para todos os consumidores, independente de sua localização geográfica. O transportador nesse caso deveria ser compensado por ser forçado a aplicar a mesma tarifa indistintamente.

Um das formas de se mitigar os riscos em que incorre uma firma que contrate capacidade disponível de transporte em um gasoduto, é permitir a revenda de capacidade contratada. Segundo Klein (*ibid.*, p. 55), existe a necessidade de se facultar aos usuários da infra-estrutura regulada tanto a aquisição de direitos de uso de sua capacidade, quanto a possibilidade de revendê-los de diferentes formas. A revenda de capacidade deve ser objeto de regulação para evitar a criação de renda adicional para o adquirente da capacidade original.

Com relação à alegada oposição entre concorrência e investimentos em infra-estrutura, Pedra e Salgado (2005, p. 343-45) enfatizam que são responsáveis por criar obstáculos ao investimento: (a) o comportamento oportunista; (b) a baixa capacidade de regulação; (c) o poder de mercado da incumbente; e (d) o risco de não desenvolvimento do mercado. Em decorrência, a suspensão do livre acesso não corresponde à única solução possível para o problema.

Sem dúvida, a concessão de poder de mercado a determinado agente constitui, à primeira vista, forte incentivo para que tal agente realize investimentos em ativos específicos, como os que caracterizam a infra-estrutura de transporte de gás. Isto porque o poder de mercado e, em última instância, a situação de monopólio – no caso do afastamento, mesmo que temporário, do livre acesso – garante a totalidade da demanda do mercado para o agente, nas condições impostas por este, assim como a obtenção de lucros extra-econômicos, na ausência da disciplina proporcionada pela concorrência.

Entretanto, trata-se de mecanismo socialmente indesejável, uma vez que transfere renda da sociedade como um todo para o monopolista, desestimula a busca de eficiência econômica e restringe a expansão do mercado.

Em vista de tamanhos inconvenientes, não há por que se abandonar o esforço de procurar alternativas ao afastamento da concorrência, como medida para neutralização dos incentivos a condutas oportunistas, que viariam a paralisar esforços de investimento. Observando-se com atenção a experiência norte-americana, percebe-se que o fulcro da questão ali está nas compensações financeiras obtidas pelo investidor em contrapartida à aquiescência com a regra do livre acesso.

Tais compensações são também necessárias para minimizar o risco regulatório. De fato, na ausência de compensação, o receio frente ao risco regulatório – representado pela possibilidade de alteração das regras do jogo, conforme o aprendizado obtido com a experiência passada – pode frear ou mesmo paralisar investimentos para desenvolvimento desse mercado.

### **3. Desafios e perspectivas para o desenvolvimento da indústria de gás natural no Brasil<sup>2</sup>**

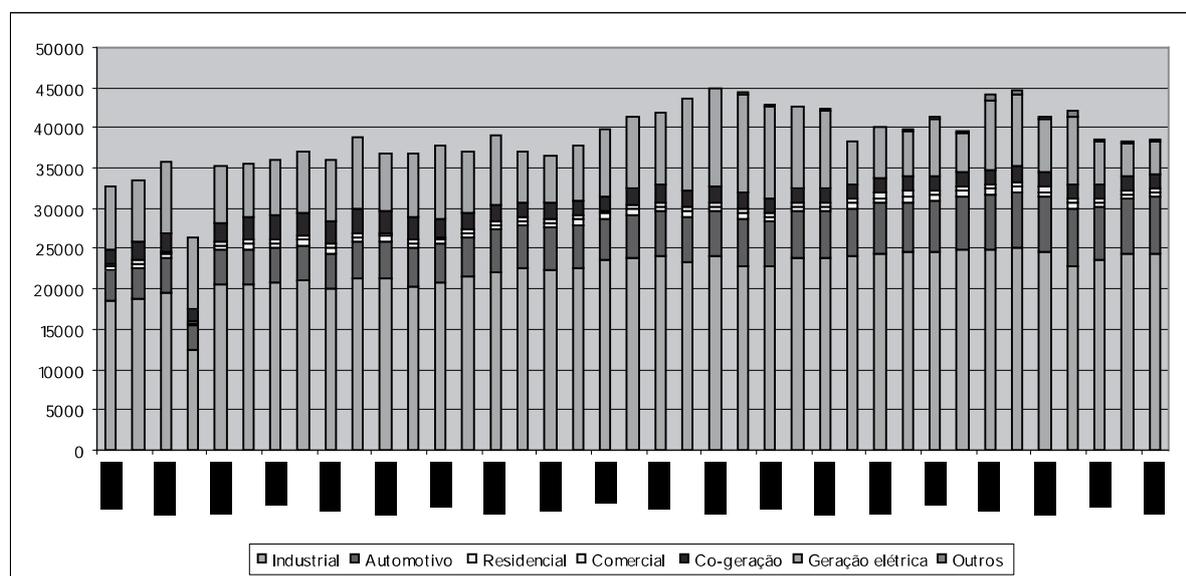
A conjuntura brasileira atual conjuga incerteza com relação ao marco regulatório que passará a vigorar na Bolívia, país que fornece cerca de 50% do gás natural ofertado no País, com a discussão em torno de projetos para marco legal capaz de incentivar o desenvolvimento da indústria gasífera no Brasil.

Para se ter uma dimensão da importância do gás natural no Brasil hoje, em dezembro de 2005, dos 44,4 milhões de metros cúbicos/dia consumidos

<sup>2</sup> Esta seção é uma adaptação e atualização de seção com o mesmo título de Pedra e Salgado (2006).

no País, 51,56% foram destinado à indústria (de alimentos, vidros, cerâmicas, fertilizantes, dentre outras), 13,29% a veículos automotivos, 1,28% ao comércio, 1,42% ao consumo residencial e 27,65% para a geração de energia elétrica. Já em dezembro de 2006, dos 42,1 milhões de metros cúbicos/dia consumidos, 54,38% foi destinado à indústria, 16,93% a veículos automotivos, 1,39% ao comércio, 1,47% ao consumo residencial e 19,53% para a geração de energia elétrica. O Gráfico 1, a seguir, dispõe a evolução mensal do consumo de gás natural no Brasil por destinação de uso.

**Gráfico 1 – Consumo brasileiro de gás natural por segmento – mil m<sup>3</sup>/dia**



Fonte: Elaboração própria a partir de dados das distribuidoras em <http://www.gasnet.com.br>.  
Obs.: Os dados de abril de 2004 referentes à empresa Comgás não estavam disponíveis.

É comum ser mencionado o interesse das empresas brasileiras que têm investido na Bolívia e encontram-se agora ameaçadas, mas, por trás dos percentuais acima dispostos, há milhares de brasileiros que converteram seus veículos – em geral de trabalho – para o uso do gás natural por economia, outros tantos estabelecimentos comerciais e indústrias que fizeram o mesmo, bem como aqueles que passaram a utilizar o gás natural em suas residências como combustível doméstico. Registre-se, ainda, que há expressivos custos associados à reconversão para diesel, gasolina, óleo combustível, ou outro combustível, a depender do caso, custos que atingirão a todos, proprietários de veículos e indústrias e seus clientes, os consumidores, além dos cidadãos que optaram por receber gás natural em suas residências.

Um dos objetivos do marco que passará a vigorar deve ser ampliar a oferta de gás natural, reduzindo a dependência externa. Nesse sentido, o estabelecimento de regras que favoreçam a realização de investimentos em produção e transporte de gás natural deve orientar as discussões em torno do tema.

#### **4. As alternativas em discussão de um marco regulatório para a indústria de gás natural**

Atualmente, a indústria de gás natural segue o ordenamento disposto pela Lei n° 9.478/97 e resoluções da ANP,<sup>3</sup> que regulamentam a lei. Há tempos tramitam nas duas casas do Congresso Nacional projetos que visam criar regras que cuidem das especificidades da indústria, tratando-a de forma diferenciada com relação ao setor de petróleo e combustíveis líquidos, são o PL 334/07, anteriormente ES 25 – PLS 226/05,<sup>4</sup> de autoria do Senador Rodolpho Tourinho, o PL 6.666/06,<sup>5</sup> de autoria do Deputado Luciano Zica, e o PL 6.673/06,<sup>6</sup> de autoria do Poder Executivo.

O Programa de Aceleração do Crescimento 2007-2010, lançado pelo Governo Federal em 22 de janeiro deste ano, incluiu o tema no conjunto de medidas destinadas a incentivar o investimento privado, aumentar o investimento público em infra-estrutura e remover obstáculos (burocráticos, administrativos, normativos, jurídicos e legislativos) ao crescimento.<sup>7</sup> Assim, foi criada na Câmara dos Deputados Comissão Especial destinada a proferir parecer ao PL n. 334/07 e aos projetos de lei mencionados acima e a ele apensados.

Tais iniciativas foram exitosas em dar celeridade ao tratamento do tema, tendo o Dep. João Maia, relator da Comissão, já proferido parecer e apresentado o substitutivo de sua autoria, que receberá emendas e passará

<sup>3</sup> Em especial as Resoluções ANP n°s 27, 28 e 29, de outubro de 2005, que regulamentam o livre acesso a gasodutos de transporte.

<sup>4</sup> Emenda Substitutiva n. 25/2006/CCJ ao Projeto de Lei do Senado n° 226, de 2005.

<sup>5</sup> Projeto de Lei n° 6.666 de 22/02/2006.

<sup>6</sup> Projeto de Lei n° 6.673 de 07/03/2006. Foi apensado ao PL 6666/06 para tramitação na Câmara dos Deputados.

<sup>7</sup> Governo Federal, apresentação do Programa de Aceleração do Crescimento 2007-2010. Disponível em: [www.fazenda.gov.br](http://www.fazenda.gov.br) e [www.planalto.gov.br](http://www.planalto.gov.br)

para a fase de votação nas próximas semanas. Parece interessante comparar o tratamento a questões-chave como o acesso de terceiros, a previsão de derrogação do acesso, as regras de concessão, entre outras, nas alternativas de regulação do setor apresentadas pelos diferentes Projetos de Lei.

### Quadro 1 – Comparação entre o atual marco regulatório e alternativas legais examinadas pela Comissão Especial

	ATUAL	PL 334/07	PL 6.666/06	PL 6.673/06
Acesso	Assegurado mediante remuneração adequada. Acesso por meio de Concurso Público de Alocação de Capacidade (CPAC).	Assegurado a qualquer carregador mediante o pagamento de tarifa correspondente. Por meio de oferta pública de capacidade.	Assegurado desde que haja capacidade disponível	Garantido o acesso de terceiros, primeiramente sobre capacidade disponível e, após sua contratação integral, acesso à capacidade ociosa.
Prazo de afastamento do livre acesso	06 (seis) anos	Não previsto	Não previsto	A ser definido pelo MME.
Regime de Outorga da Atividade (Excluídas as atividades de exploração e produção)	Todas as atividades estão sujeitas a regime de autorização.	As atividades de transporte e armazenagem de GN serão exercidas mediante concessão, enquanto as atividades de importação, exportação, processamento, construção e operação de unidades de compressão, descompressão, liquefação e regaseificação estarão sujeitas a regime de autorização	Todas as atividades sujeitas a regime de autorização.	As atividades de transporte e armazenagem de GN serão exercidas mediante concessão ou autorização, a critério do MME. As demais estarão sujeitas a regime de autorização.

	<b>ATUAL</b>	<b>PL 334/07</b>	<b>PL 6.666/06</b>	<b>PL 6.673/06</b>
Poder Concedente	-	Poder Executivo	-	Poder Executivo, que pode delegá-lo para ANP
Operação do sistema	Descentralizado	Centralizado na ONGÁS (Operador do Sistema de Transporte Dutoviário de Gás Natural), pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, a ser organizado na forma de associação civil, tendo como associadas as empresas titulares de concessão ou autorização para o exercício das atividades da indústria do gás natural e empresas usuárias deste energético	Descentralizado	ANP supervisiona a movimentação na rede de GN. Em caso de emergência ou força maior, MME fornece diretrizes e ANP coordena a movimentação de GN nas redes.
Dutos Novos e Expansões	Solicitação de construção e expansão feita à ANP	Solicitação de construção e expansão enviada pelo interessado ao Poder Executivo. Uma vez aprovada, a implementação deverá ser precedida de concurso público.	Solicitação de construção e expansão feita à ANP	MME propõe os gasodutos que serão construídos ou ampliados

continua

**Quadro 1 – Comparação entre o atual (continuação)**

	<b>ATUAL</b>	<b>PL 334/07</b>	<b>PL 6.666/06</b>	<b>PL 6.673/06</b>
Transportador	Transportador não pode comprar ou vender gás natural.	Transportador deverá exercer com exclusividade a atividade de transporte, exceção feita à atividade de armazenagem desde que haja separação contábil entre as atividades.	Transportador deverá exercer com exclusividade a atividade de transporte, exceção feita à atividade de armazenagem.	Transportador pode exercer as atividades de operação e construção de dutos, terminais marítimos e embarcações para transporte de petróleo, seus derivados e gás natural.
Tarifas	Preços livres e negociados entre as partes, porém com estrutura definida pela ANP.	Fixadas em regulamento e públicas.	Preços livres e negociados entre as partes, porém com estrutura definida em Lei e regulamentada pela ANP.	Serão estabelecidas no processo de licitação previsto em Lei. Após o término da concessão, enquanto nova licitação não for concluída, ANP estabelecerá as tarifas.

Fonte: adaptado de Pedra e Salgado, 2006.

O substitutivo ora em fase de votação busca instituir instrumentos legais que viabilizem os investimentos necessários para que se constitua uma ampla malha de gasodutos e se desenvolvam e consolidem os mercados consumidores. Em seu voto, o relator Dep. João Maia observa ser a introdução do mecanismo de concessão, como forma de outorga do monopólio constitucional da União sobre a atividade de transporte de gás natural, a maior inovação trazida pelo projeto. Trata também como importante contribuição a definição de regras para licitações e contratos de concessão das atividades em causa, assim como a proposição de que ‘os carregadores assinem termo de compromisso de aquisição de capacidade, ao fim do processo da chamada pública, o que garante maior segurança aos investidores que disputem a concessão do respectivo gasoduto’ Maia (2007, p. 8-9). Em contraposição, o PL 6673/06, embora institua o regime de concessão para os gasodutos de transporte, mantém a possibilidade de outorga de autorização. Antecipando o entendimento que consta do substitutivo, ora a peça em apreciação no Congresso, o relator aponta que ‘o regime de concessão resulta em maior

clareza quanto à remuneração dos investimentos, com a fixação da receita anual e do prazo de duração do contrato. Já o regime de autorização pode ser utilizado para viabilizar empreendimentos peculiares, quando o regime de concessão não se mostrar apropriado' Maia (ibid., p. 9-10).

O substitutivo responde às principais questões hoje presentes no debate em torno de um marco regulatório para a indústria de gás natural, optando por aperfeiçoar o projeto de lei mais recente, de autoria do Poder Executivo, e rejeitando os outros dois, de autoria do Poder Legislativo.

Nas propostas até então em tela podem ser destacados quatro pontos com o potencial de gerar obstáculos para a concretização dos esperados investimentos no setor.

Em primeiro lugar, a possibilidade de exercício de discricionariedade política por meio da concentração de competências no Poder Executivo. Mencione-se, em especial, a transferência para o Ministério das Minas e Energia (MME) da competência para decidir, caso a caso, o prazo para afastamento do princípio do livre acesso, bem como para a proposição dos gasodutos que serão construídos; a transferência para o Poder Executivo do poder concedente de instalações de transporte; e a possibilidade de escolha, pelo MME, do regime de outorga, concessão ou autorização, para a construção de instalações de transporte.

Tais medidas reforçariam o risco de captura política das decisões e de captura dessas mesmas decisões pelos interesses da empresa incumbente, a Petrobras, haja vista que o conflito de interesse que existe por parte do poder político, que vem a ser o acionista majoritário dessa mesma empresa incumbente.

O substitutivo do Dep. João Maia ao projeto do Executivo supera tais dificuldades ao estabelecer, com clareza, competências executivas para a agência reguladora do setor, a Agência Nacional do Petróleo (ANP), como a promoção dos processos licitatórios, a elaboração de editais de licitação e a celebração de contratos de concessão, e competências na definição de diretrizes de política energética para o MME.

Em segundo lugar, as incertezas quanto ao regime de outorga para construção e operação de dutos de transporte. Tendo em vista as características de monopólio natural e alto custo de financiamento, o regime de outorga que melhor protege o interesse público e, ao mesmo tempo, confere segurança ao investidor é de fato, como admitido pelo Dep. João Maia em seu substitutivo, o de concessão. Assim, a atividade de transporte de gás natural considerada de interesse geral será exercida com base no regime

de concessão, precedida de licitação, aplicando-se o regime de autorização excepcionalmente aos gasodutos de transporte que envolvam acordos internacionais ou interesse específico de um único usuário final.

Apenas merece ressalva a aplicação do regime de autorização aos gasodutos que envolvam acordos internacionais. Isto porque, tendo em vista o projeto de integração gasífera da América do Sul, corre-se o risco de que boa parte da malha de gasodutos de transporte possa ser enquadrada nesta categoria, o que transformaria a exceção legal em regra. Ademais, os benefícios para a coletividade advindos da adoção do regime de concessão, quando comparados com o de autorização, permanecem válidos e operantes também no caso em que os projetos decorrem de acordos internacionais entre o Brasil e seus países vizinhos.

Em terceiro lugar, havia que se ponderar incertezas quanto ao funcionamento de um órgão centralizador da movimentação de gás natural, o Operador do Sistema de Transporte Dutoviário de Gás Natural (ONGÁS), tal como proposto no PL 3304/07. Não havia elementos que dessem conta, por exemplo, do relacionamento de um órgão como o ONGÁS junto aos Estados da Federação, responsáveis pela regulação da atividade de distribuição de gás. O substitutivo excluiu tal figura, optando por não interferir nas competências estaduais relacionadas à distribuição de gás canalizado e incorporou proposta do Executivo de incluir um capítulo disciplinando ações necessárias em eventuais situações de contingência, caracterizada pela incapacidade de atendimento da demanda de gás natural em base firme, em razão de fato imprevisto ou involuntário.<sup>8</sup>

Em quarto lugar, residem incertezas quanto à separação vertical dos agentes que vierem a atuar no segmento de transporte dutoviário. Tecnicamente, quanto maiores as exigências de separação vertical, menores serão os incentivos ao exercício abusivo do poder de mercado por parte do operador da rede de gasodutos de transporte. O substitutivo não avança na direção de definir com maior clareza regras de separação vertical. Mantém a compreensão do projeto de lei do Executivo de que as atividades de transporte devem ser realizadas por empresas diferentes daquelas que executam a produção de gás natural e sua distribuição, entretanto, conforme asseverado no voto, '(...) o faz de maneira menos restritiva [com relação aos demais projetos em discussão], mais compatível com o estágio de desenvolvimento

---

<sup>8</sup> Capítulo VII: Da contingência no suprimento de gás natural.

de nosso mercado.’ (ibid., p. 10). Assim, define<sup>9</sup> que a empresa ou consórcio, concessionária ou autorizada para o exercício da atividade de transporte de gás natural somente poderá explorar aquelas atividades referidas no Art. 65 da Lei 9478/97,<sup>10</sup> além das atividades de estocagem e transporte de combustíveis renováveis, sem maiores exigências quanto à separação contábil e outros instrumentos de separação vertical.

Finalmente, quanto à polêmica questão da derrogação do livre acesso, previsto na Lei 9478/97, o substitutivo propõe que, para os gasodutos de transporte existentes, o período de exploração exclusiva pelos carregadores iniciais será de dez anos, contados do início da operação comercial do respectivo gasoduto de transporte.<sup>11</sup> Para novos gasodutos, caberá à ANP, ouvido o MME, fixar tal período de exclusividade.<sup>12</sup> Ao tempo que atende ao anseio da empresa incumbente (que se destaca no já longo debate em torno do tema, pela argumentação em favor da extensão do período de derrogação da regra legal do livre acesso), supera fraquezas contidas nos projetos de lei apresentados que, ora mantêm a incerteza regulatória sobre o tema, deixando de tratá-lo,<sup>13</sup> ora elevam ao limite tal incerteza, deixando a cargo do Poder Executivo a prerrogativa discricionária de tal decisão. A ANP, como agência regulatória do setor, sujeita a todos os freios e contrapesos previstos para sua tomada de decisão, é sem dúvida a autoridade melhor credenciada a dispor dessa competência legal.

#### 4. Conclusão

Trata-se de um consenso a urgência no desenho de normas regulatórias que atendam às especificidades da indústria de gás natural para promover os investimentos necessários à ampliação e diversificação da matriz

<sup>9</sup> § 3º do Art. 3º.

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> § 3º do Art. 29.

<sup>12</sup> § 2º do Art. 3º.

<sup>13</sup> PL334/07 e 6666/06.

energética, assim como amparar a expansão da demanda, hoje dependente em grande medida de fonte externa de suprimento.<sup>14</sup>

Tal processo avançou de forma notável com a inclusão do tema no conjunto de instrumentos necessários à promoção do crescimento contidos no Pacote de Aceleração do Crescimento, proposto pelo Governo Federal.

O Substitutivo do Dep. João Maia ao PL 6673/06, resultante do trabalho realizado na Comissão Especial destinada a discutir a matéria, aponta soluções para inúmeros dos obstáculos que a indústria encontra para sua expansão.

Espera-se, após dez anos de promulgação da Lei do Petróleo, que instituiu o regime de concorrência no mercado de petróleo e gás natural, que ao findar 2007, o país já disponha de um marco regulatório promotor do investimento e da concorrência no setor.

### Referências bibliográficas

KLEIN, M. Networks Industries. In: HELMER, D.; JENKINSON, T. (Orgs.). Competition in Regulated Industries. Oxford: Oxford University Press, 1998, p. 40-76.

LAFFONT, J.-J.; TIROLE, J. A Theory of Incentives in Procurement and Regulation. Cambridge: MIT Press, 1993.

\_\_\_\_\_. Competition in Telecommunications. Cambridge: MIT Press, 1999.

MAIA, J. Relatório, Voto e Substitutivo ao PL 6.673 de 2006, que dispõe sobre as atividades relativas ao transporte de gás natural, de que trata o art. 177 da Constituição Federal, bem como sobre as atividades de tratamento, processamento, estocagem, liquefação, regaseificação e comercialização de gás natural, e dá outras providências. Comissão Especial da Câmara dos Deputados, mimeo, junho de 2007.

OECD. Promoting Competition In The Natural Gas Industry. Paris, 2000. Disponível em: < <http://www.oecd.org/dataoecd/34/23/1920080.pdf#search=%22%22promoting%20competition%20in%20the%20natural%20gas%20industry%22%22>>.

PEDRA, D.P.; SALGADO, L.H. Aspectos econômicos e jurídicos do livre acesso ao mercado de gás natural. In: SALGADO, L.H.; SEROA DA MOTTA, R.

<sup>14</sup> Conforme asseverado, tomando-se o mês de dezembro de 2006 como referência, 50% da oferta de gás natural no Brasil é proveniente de importações.

(Eds.). Marcos regulatórios no Brasil: o que foi feito e o que falta fazer. Rio de Janeiro: IPEA, 2005, p. 315-356.

\_\_\_\_\_. Indústria de Gás Natural no Brasil: Quadro Regulatório e Perspectivas, trabalho apresentado no Seminário Internacional Reestruturação e Regulação do Setor de Energia Elétrica e Gás Natural. Rio de Janeiro, UFRJ, mimeo, agosto de 2006.

