



IBP1809_18

Considerações sobre o Modelo de Outorga e seus impactos no Modelo de Negócios da Atividade de Transporte de Gás Natural

Bruno Piloto¹, Clarissa Lima², Livia Amorim³

Copyright 2018, Brazilian Petroleum, Gas and Biofuels Institute - IBP

This Technical Paper was prepared for presentation at the *Rio Oil & Gas Expo and Conference 2018*, held between 24-27 September, in Rio de Janeiro. This Technical Paper was selected for presentation by the Technical Committee of the event according to the information contained in the final paper submitted by the author(s). The organizers are not supposed to translate or correct the submitted papers. The material as it is presented, does not necessarily represent Brazilian Petroleum, Gas and Biofuels Institute's opinion, or that of its Members or Representatives. Authors consent to the publication of this Technical Paper in the *Rio Oil & Gas Expo and Conference 2018 Proceedings*.

Resumo

Está em discussão no substitutivo ao Projeto de Lei nº 6.407/13, que consolida as propostas de reforma setorial resultantes do Programa Gás para Crescer, a mudança do regime geral de outorga para exploração da atividade de transporte de gás natural, de concessão para autorização. Após a abertura constitucional da indústria do petróleo e gás natural promovida pela Emenda Constitucional n.º 9/95, este é o terceiro modelo adotado em relação ao título de outorga exigido para exercício da atividade de transporte de gás natural: (i) inicialmente, a Lei n.º 9.478/97 – a “Lei do Petróleo” – estabeleceu que a atividade seria exercida por meio de autorização, tal qual o transporte de petróleo e seus derivados; e (ii) posteriormente, a Lei n.º 11.909/09 – a atual “Lei do Gás” – estabeleceu que novas instalações de transporte deveriam ser exploradas – via de regra – por meio de concessão. Apesar de o regime de concessão ter sido estabelecido em março de 2009, nenhuma concessão chegou a ser efetivamente outorgada até o presente momento (todos os gasodutos construídos desde então foram recepcionados pela atual Lei do Gás no modelo de autorização). De uma forma geral, os *stakeholders* setoriais associaram diretamente esta ausência de novas outorgas ao procedimento estabelecido pela Lei n.º 11.909/09 de centralizar em entes estatais (i) o planejamento da expansão da malha dutoviária de gás natural e (ii) a decisão sobre a viabilidade técnica e econômica de outorgar a exploração de novas instalações de transporte. Em outros termos, atribuiu-se primordialmente a falta de interesse ou de viabilidade de expansão da malha de transporte no Brasil ao instituto jurídico concessão, como se tais características de centralização fossem inerentes a esse instituto. Diante desse contexto, propõe-se o exame das seguintes questões: qual a diferença entre os regimes jurídicos até então adotados para exploração da atividade de transporte de gás e aquele proposto no substitutivo ao PL 6.407/13? Quais as vantagens e desvantagens vislumbradas para cada regime, do ponto de vista de atração de investimentos e desenvolvimento do mercado de gás natural no Brasil?

1. Introdução

A mudança do regime geral de outorga para exploração da atividade de transporte de gás natural – de concessão para autorização – está em discussão no substitutivo ao Projeto de Lei nº 6.407/13, que consolida as propostas de reforma setorial resultantes da Consulta Pública MME nº 20/2016 – Programa “Gás para Crescer”. Após a abertura constitucional da indústria do petróleo e gás natural promovida pela Emenda Constitucional n.º 9/95, caso o Projeto de Lei seja aprovado, este será o terceiro modelo adotado em relação ao título de outorga exigido para exercício da atividade de transporte de gás natural: (i) inicialmente, a Lei n.º 9.478/97 – a “Lei do Petróleo” – estabeleceu que a atividade seria exercida por meio de autorização, tal qual o transporte de petróleo e seus derivados; e (ii) posteriormente, a Lei n.º 11.909/09 – a atual “Lei do Gás” – estabeleceu que novas instalações de transporte deveriam ser exploradas – via de regra¹ – por meio de concessão. Apesar de o regime de concessão ter sido estabelecido em março de 2009, nenhuma concessão chegou a ser efetivamente outorgada até o presente momento (todos os gasodutos construídos desde então² foram recepcionados pela atual Lei do Gás no modelo de autorização). De uma forma geral, os *stakeholders* setoriais associaram diretamente esta ausência de novas outorgas ao procedimento estabelecido pela Lei n.º 11.909/09 de centralizar em entes estatais (i) o planejamento da expansão da malha dutoviária de gás natural e (ii) a decisão sobre a viabilidade técnica e econômica de outorgar a exploração de novas instalações de transporte. Em

¹ O regime de autorização foi mantido para os gasodutos que envolvam acordo internacional, nos termos do art. 3º, II, §1º da Lei n.º 11.909/09.

² Art. 30. Ficam ratificadas as autorizações expedidas pela ANP para o exercício da atividade de transporte dutoviário de gás natural até a data da publicação desta Lei, na forma do art. 56 da Lei n.º 11.909/09 (...) § 2º Aplica-se o disposto neste artigo aos empreendimentos em processo de licenciamento ambiental que, na data de publicação desta Lei, ainda não tenham obtido autorização da ANP.

¹ MBA, *Energy Business* – NOVA TRANSPORTADORA DO SUDESTE S.A. - NTS

² Graduação, Direito – SOUTO CORREA ADVOGADOS.

³ Mestrado, Tributação de Óleo e Gás – SOUTO CORREA ADVOGADOS

outros termos, atribuiu-se a falta de interesse ou de viabilidade de expansão da malha de transporte no Brasil primordialmente ao instituto jurídico concessão, como se tais características de centralização fossem inerentes a esse instituto.

Como resultado, no âmbito das discussões empreendidas no “Gás para Crescer” -, observou-se a preferência dos *stakeholders* setoriais pelo “retorno”³ da autorização como título de outorga para novas instalações de transporte que vierem a ser construídas, contrapondo-a à concessão - que foi identificada por tais agentes como um instrumento excessivamente burocrático e que não teria despertado nos agentes o interesse de explorar instalações de transporte. Contudo, no nosso entendimento, a ausência de novos gasodutos de transporte sob o modelo de concessão estabelecido pela atual Lei do Gás não é resultante do conteúdo jurídico pretensamente inerente à concessão, decorrendo fundamentalmente da ausência de pressupostos de fato - notadamente o mercado ainda em desenvolvimento e a estrutura monopolista e verticalmente integrada da cadeia - que dificultaram a entrada de novos agentes dispostos a estruturar projetos que viabilizassem investimentos na malha de gasodutos de transporte. Isso porque, conforme se pretende examinar no presente artigo, não há no ordenamento jurídico brasileiro um regime jurídico uniforme que se aplique a todas as modalidades de concessão-delegação⁴, sejam elas de serviços públicos ou título habilitante para exercício de atividades sujeitas a monopólio constitucional.

Diante desse contexto, o presente artigo propõe-se a examinar as seguintes questões:

(i) qual a diferença entre os regimes jurídicos até então adotados para exploração da atividade de transporte de gás e aquele proposto no substitutivo ao PL 6.407/13? e

(ii) quais as vantagens e desvantagens vislumbradas para cada regime, do ponto de vista de atração de investimentos e desenvolvimento do mercado de gás natural no Brasil?

Para análise destas questões, este artigo está estruturado nos seguintes tópicos:

- (i) estrutura geral da indústria;
- (ii) regime constitucional de exploração da atividade de transporte;
- (iii) os instrumentos de outorga: o conceitual e o real;
- (iv) histórico das alterações normativas: (a) a Lei do Petróleo; (b) a Lei do Gás; e (c) o regime proposto; e
- (v) nossas conclusões

2. Estrutura Geral da Indústria

De forma sucinta, a estrutura geral – física - da indústria do gás natural pode ser descrita da seguinte forma⁵:

³ Conforme demonstraremos ao longo do artigo, não é propriamente um retorno ao regime de autorização prescrito pela Lei n.º 9.478/97, pois há significativas diferenças entre o conteúdo destas autorizações e as autorizações que estão refletidas no Projeto de Lei n.º 6.407/13.

⁴ Ao tratar das diferentes acepções jurídicas adotadas historicamente pelo termo *concessão*, o Professor Floriano de Azevedo Marques as classifica em: (i) concessão-distinção; e (ii) concessão-delegação. As primeiras correspondem àquelas que não representam a transferência de uma função do Concedente para o concessionário, apenas diferencia o concessionário dos demais privados antes em igual posição (ex. concessão de comendas e concessão de cidadania). As concessões delegação, por sua vez, correspondem ao “instrumento de delegação aos particulares de atribuições do Poder Público (...), aqueles ajustes que envolvem o trespasse de uma função ou utilidade do Concedente”. (MARQUES NETO, F. Concessões. 1ª ed. Belo Horizonte: Fórum, 2015. p. 114)

⁵ Na prática, as transações podem se estruturar sob diferentes arranjos e esta representação é apenas uma simplificação didática para que se entenda a estrutura geral das etapas físicas da cadeia do gás natural.

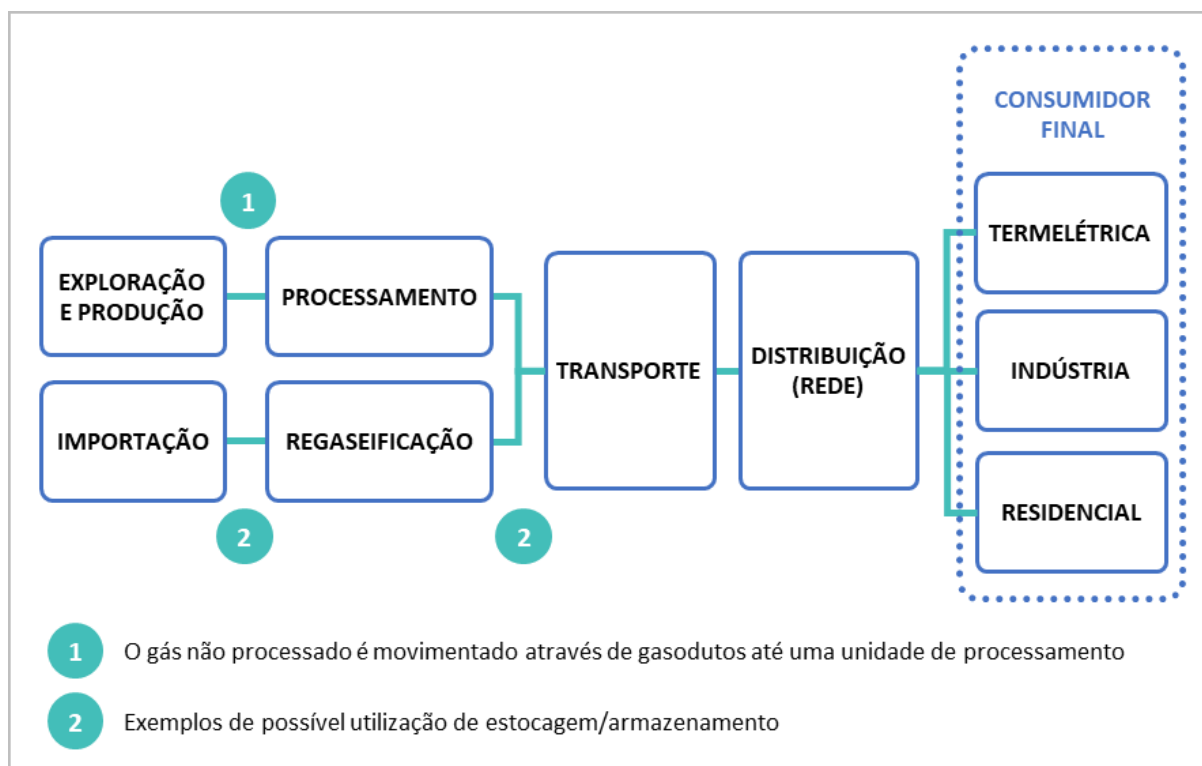


Figura 1. Estrutura Geral da Indústria do Gás Natural

Em termos jurídicos, a Indústria do Gás Natural é definida no art. 2º, XX da Lei n.º 11.909/09 como o conjunto de atividades econômicas relacionadas com exploração, desenvolvimento, produção, importação, exportação, processamento, tratamento, transporte, carregamento, estocagem, acondicionamento, liquefação, regaseificação, distribuição e comercialização de gás natural.⁶

Em virtude do *status* constitucional (ou não) dessas atividades, elas podem estar submetidas a regimes de maior ou menor incidência regulatória. Aquelas atividades previstas expressamente no art. 177 (atividades objeto de monopólio da União) e no art. 25, §2º (atividades de competência dos Estados) da Constituição Federal – as atividades reservadas – necessitam de um título prévio habilitante para seu exercício e o Poder Público – Federal ou Estadual, conforme o caso – tem maior margem legislativa para definir os contornos da sua exploração por terceiros, inclusive entes privados. Este é o caso, por exemplo, do transporte de gás natural. Por outro lado, atividades inerentes à indústria que não tenham sido expressamente contempladas na Constituição Federal como atividade reservada, teriam uma menor margem para intervenção regulatória.

De uma forma simplificada, o regime de exploração das atividades da indústria de gás natural previstas no art. 2º, XX da Lei n.º 11.909/09 pode ser assim consolidado:

⁶ O *status* jurídico da movimentação de gás natural não processado através de dutos de escoamento de gás natural encontra atualmente três interpretações: (i) estaria inserida dentre atividades do art. 177, I da Constituição Federal (monopólio da União objeto de concessão parte integrante das instalações de exploração e produção); (ii) estaria inserida dentre as atividades do art. 177, IV da Constituição (como transporte – em sentido amplo, de movimentação de gás natural, excluída a competência do art. 25, §2º); ou (iii) para aqueles dutos não integrantes do regime de outorga de exploração e produção, como uma atividade autônoma, de livre iniciativa.

Quadro 1. Regime de Exploração das Atividades da Indústria de Gás Natural

ATIVIDADE ECONÔMICA SUJEITA AO MONOPÓLIO DA UNIÃO (ART. 177 DA CF)	Produção e lavra de petróleo e gás natural
	Importação e Exportação de gás natural
	Transporte de gás natural por meio de gasoduto
ATIVIDADE ECONÔMICA REGULAMENTADA (EXIGE TÍTULO PRÉVIO HABILITANTE)	Processamento/Tratamento
	Transporte (por outro meio que não por conduto)
	Carregamento
	Estocagem/Acondicionamento
	Liquefação / Regaseificação
	Comercialização
SERVIÇO PÚBLICO (ART.25, §2º DA CF)	Serviço local de gás canalizado

Para desenvolvimento do tema deste artigo, passa-se a analisar, então, o regime constitucional previsto para exploração da atividade de transporte de gás natural e seus reflexos sobre o regime de outorga definido na legislação setorial (autorização ou concessão).

3. Regime Constitucional de Exploração da Atividade de Transporte

Para analisar as características de cada regime de outorga, faz-se necessário observar qual o regime constitucional aplicável à exploração da atividade objeto da outorga -- no caso, o transporte dutoviário de gás natural.

Não partiremos aqui da distinção tradicionalmente feita na doutrina administrativista entre (i) atividades econômicas em sentido amplo - das quais fazem parte os serviços públicos e as demais atividades econômicas; e (ii) atividades econômicas em sentido estrito, categoria que engloba as atividades exploradas sob regime de livre iniciativa e os monopólios constitucionais. Particularmente, não exploraremos a pretensa diferença essencialista entre serviços públicos e monopólios, que retira da primeira a possibilidade de exploração econômica lucrativa - como se tivesse uma vocação natural a não dar lucro - e vê na segunda uma reserva constitucional da atividade por razões estratégicas.

Sem grandes pretensões de elucubrações teóricas neste caso, partimos da premissa de que aquelas atividades reservadas ao Poder Público - ou, dito de outra forma, retiradas *a priori* do âmbito da livre iniciativa, como são aquelas dos artigos 21, X, XI, XII e XXIII; 30, VI; 176 e 177, dentre outros⁷, da Constituição, - conferem-lhe a prerrogativa de conformar sua exploração: estabelecer as bases segundo as quais serão exploradas. Na prática, partimos da premissa de que a reserva

⁷ Sobre o tema das atividades reservadas, discorre o Professor Gustavo Kaercher: “Percorrendo a Constituição, para detectar onde estão os “casos previstos nesta Constituição”, constata-se que tal categoria contém um conjunto amplo de atividades (ex.: arts. 21, incs. X, XI, XII e XXIII; 25, §2º; 30, inc. V; 176; 177, dentre outros), acomodadas, quase que unicamente, apenas por isso, i.e., por terem sido atribuídas ao Poder Público pela Constituição (...).” LOUREIRO, G.K. Constituição, energia e setor elétrico. Porto Alegre: Sergio Antônio Fabris Ed., 2009.

constitucional da atividade, em última análise, dá ao legislador infraconstitucional maior margem para tomar decisões sobre como deve se dar sua exploração.

Em relação às atividades da indústria do gás natural, a partir da Emenda Constitucional n.º 9/95, com a inserção do §1º no art. 177, abriu-se a possibilidade de o Poder Público (observadas as condições estabelecidas em lei) *contratar com empresas estatais ou privadas* a exploração das atividades de exploração e produção, exportação e importação e transporte dutoviário de gás natural. Caso seja tomada a decisão por contratar com entes privados a exploração de tais atividades, a própria Constituição impõe dois outros vetores a serem observados: (i) que tal *contratação* seja feita de acordo com termos a serem fixados em lei; e (ii) que deve ser estabelecido um *órgão regulador do monopólio da União*⁸.

Em relação ao transporte em si, uma dificuldade latente que se põe a nível constitucional é a delimitação da fronteira entre o que constitui atividade de transporte e o que constitui *serviço local de gás canalizado*⁹. Por tratar de tema lateral à questão aqui discutida, os pormenores dessa discussão não serão aprofundados no âmbito deste artigo, mas destaca-se sua atualidade e relevância para a realização de novos investimentos na indústria do gás natural¹⁰.

Para as perguntas que este artigo se propõe a analisar, é importante entender se, ao determinar o regime de outorga para exploração da atividade de transporte (autorização ou concessão), a legislação infraconstitucional pré-determina ou extingue alguma obrigação inerente a tais institutos (i.e., grau de liberdade para celebração de contratos e fixação de preços/tarifas, suas revisões, procedimento de atribuição do título, direito de acesso de terceiros, reversibilidade de bens e pagamento de indenizações por investimentos não amortizados).

Adianta-se que a conclusão é de que o fato de a legislação infraconstitucional prever que a atividade será exercida sob um ou sob outro regime não leva a um desencadeamento necessário ou a um ‘pacote fechado’ interpretativo. Isso porque: (i) a reserva constitucional da atividade de transporte à União dá ao legislador ordinário maior margem para tomar decisões em relação à forma como será explorada tal atividade; e (ii) não há um conteúdo jurídico-normativo sistematizado e bem delimitado que caracterize *a priori* o que se entende por autorização ou por concessão, tampouco as suas implicações práticas.

4. Os instrumentos de outorga: o conceitual e o real

É recorrente em textos jurídicos a associação de um significado aos termos autorização e concessão e de consequências específicas a tais termos. Quais sejam:

- (i) Por autorização, normalmente toma-se tudo aquilo que é explorado a título precário, sem prazo e com ampla margem de discricionariedade do Poder Público sobre dar e retirar o título. Por outro lado, por estar em um regime jurídico precário, costuma-se depreender que haveria maior liberdade para que o autorizado tome isoladamente as suas decisões empresariais fundamentais, tais como (i) a quem vende e a que preço¹¹; e (ii) o tratamento dado aos bens que utiliza em sua atividade¹², e
- (ii) A concessão, por sua vez, costuma ser associada a um regime jurídico que permite maior intervenção do Poder Público e sua regulação, que sujeitaria o ente privado a diversas restrições na forma como explora a atividade e administra os bens correlatos¹³. Como contrapartida, o concessionário teria direito (i) a uma remuneração assegurada (através de tarifa regulada pelo Poder Concedente); e (ii) à garantia do equilíbrio econômico-financeiro.

⁸ “Art. 177. Constituem monopólio da União: (...) § 1º A União poderá contratar com empresas estatais ou privadas a realização das atividades previstas nos incisos I a IV deste artigo observadas as condições estabelecidas em lei. § 2º A lei a que se refere o § 1º disporá sobre: (...) III - a estrutura e atribuições do órgão regulador do monopólio da União”

⁹ Sem adentrar na discussão sobre o alcance da expressão *serviços locais de gás canalizado* do art. 25, §2º da Constituição, a fronteira do que se classifica como transporte e o que se classifica como distribuição (serviço de rede) não é claramente definida.

¹⁰ Discussão presente na Reclamação 4210 (GNL Gemini vs. Comgas), no REsp 1431135 (Sergas vs. Petrobras [Ataláia FAFEN]) e nos artigos 56 e 57 da Lei do Gás. Além disso, está expressa em alguns despachos de reclassificação feitos pela ANP, a exemplo do Despacho n.º 1.470/2012, que reclassificou dutos de transporte como dutos de distribuição. A discussão também foi travada no âmbito da construção de dutos de distribuição com conexão interestadual (gasoduto em Uberaba).

¹¹ No caso da atividade de transporte de gás, usualmente interpretado como “a quem vende capacidade ou dá acesso” e “qual a ‘tarifa’ a ser cobrada”.

¹² Por exemplo dando os bens em garantia e sabendo que eles não serão revertidos ao Poder Público.

¹³ Como regra geral, a Lei n.º 8.987/1995 – que dispõe sobre concessões e permissões de serviços públicos - estabelece que bens utilizados na atividade objeto de concessão seriam transferidos ao Poder Público ao término da concessão.

Essa sistematização, no entanto, não se encontra de fato na complexa realidade legislativa atualmente observada. Assim já reconhece a doutrina mais recente e aprofundada sobre o assunto.

De uma forma geral, como destaca o Professor Carlos Ari Sundfeld, a pretensão de sistematicidade e coerência em relação à utilização destes institutos é antes um anseio doutrinário que propriamente uma realidade: “O mais impressionante, em um bom livro, é a exposição de um sistema racional, bem organizado. Mas não perca tempo com isso: é entretenimento para juristas”.¹⁴

Especificamente sobre a concessão, tal confusão conceitual tem uma causa evidente: toma-se a parte (concessão de serviço público) – pelo todo (concessão), que conseqüentemente assume modalidades muito diversas, historicamente e também na legislação vigente. A necessidade dessa distinção fica clara nas palavras do Professor Floriano de Azevedo Marques:

(...) a concessão não se confunde com a sua mais frequente manifestação, a concessão de serviço público, embora o instrumento da concessão tenha influenciado fortemente a construção do conceito de serviço público; (iii) não existe um único regime jurídico de concessão, sendo certo que o instituto admite diferentes arranjos contratuais, a depender da utilidade concedida ou dos objetivos justificadores de cada concessão.¹⁵

Assim mostram os fatos – a legislação vigente - inclusive os setoriais. Ou seja, na realidade, neste caso, inexistem as associações semânticas dadas por pressupostos: se autorização, então ‘A’; e se concessão, então ‘B’. Para além de uma digressão meramente teórica, essa constatação faz com que se coloque um peso – e uma importância – ainda maior sobre o detalhamento dado pela legislação quando usa cada um desses instrumentos, de modo a inferir no caso específico os direitos, obrigações e riscos atribuídos à atividade regulada. Considerando que a atividade de transporte de gás natural requer aplicação intensiva de capital e longo prazo de maturação e retorno dos investimentos, caso não seja possível dimensionar de forma clara, à partida, os direitos, obrigações e os riscos aos quais os agentes estariam expostos para atuação nesse mercado regulado, dificilmente investidores e financiadores terão condições de tomar decisões de investimento alocando os seus recursos a tal mercado e, caso as tomem, tal indefinição seria interpretada como risco adicional ao negócio, sendo devidamente precificado. Portanto, de forma pragmática, mostram-se mais relevantes (i) desenhar o modelo de forma adequada – com vistas a atrair investimentos financiáveis e com prestadores eficientes – e (ii) refletir essas decisões de desenho do modelo na legislação, para que se tenha segurança jurídica.

Na seção seguinte, passa-se a analisar quais foram as escolhas feitas pela legislação – no terceiro caso, ainda em tramitação - em três momentos: (i) na Lei do Petróleo; (b) na Lei do Gás; e (iii) no regime proposto no substitutivo ao Projeto de Lei nº 6.407/13.

5. Histórico das alterações normativas: (a) a Lei do Petróleo; (b) a Lei do Gás; e (c) o regime proposto

Desde a abertura constitucional da indústria do gás através da Emenda n.º 9/95, destacam-se alguns marcos no histórico das alterações normativas:

¹⁴SUNDFELD, C. *Direito Administrativo para Céticos*. São Paulo: Malheiros, 2012. p. 20.

¹⁵MARQUES NETO, F. *Concessões*. 1ª ed. Belo Horizonte: Fórum, 2015. p. 172.

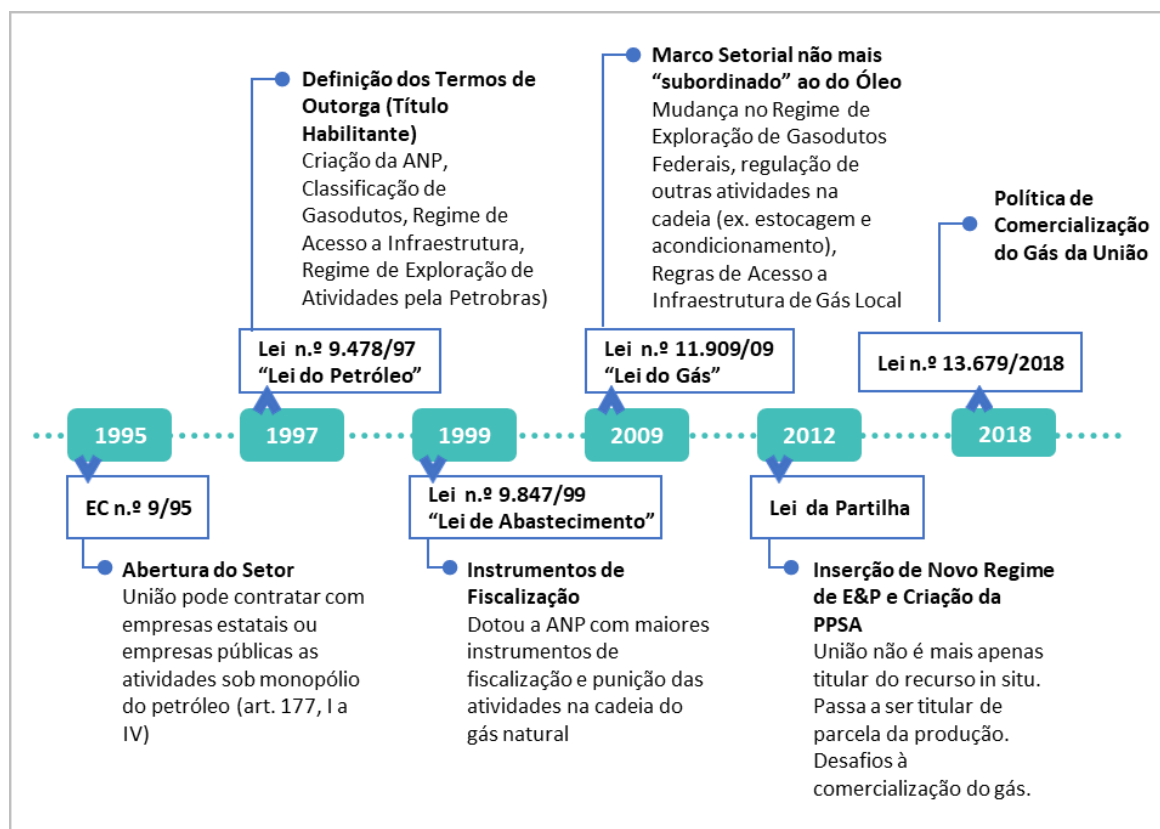


Figura 2. Marcos Históricos na Indústria do Gás Natural

Em relação à atividade de transporte de gás natural, dois marcos foram importantes até este momento: (i) a Lei n.º 9.478/97, também conhecida como "Lei do Petróleo"; e (ii) a Lei n.º 11.909/09, "Lei do Gás". Caso seja aprovado o Projeto de Lei n.º 6.407/13, que consolida as propostas de reforma setorial resultantes do "Gás para Crescer", este seria o terceiro marco.

Pode-se observar que a Lei do Petróleo tratou das questões relativas ao transporte dutoviário de gás natural de maneira sintética e programática, ora conjuntamente com o petróleo e seus derivados¹⁶, ora de forma agregada com outras atividades relativas à indústria do petróleo e do gás natural, tais como refino, processamento, importação¹⁷.

Não obstante as mudanças na legislação e regulamentação, algumas disposições importantes sobre a atividade de transporte foram definidas e permanecem inalteradas desde a Lei do Petróleo, tais como: (i) definição de gasoduto de transporte como uma instalação de interesse geral; (ii) estabelecimento de livre acesso aos gasodutos, (mediante remuneração adequada ao titular da instalação)¹⁸; e (iii) segregação dos ativos da Petrobras (então única produtora de gás e carregadora nos gasodutos) e a atividade de transporte, em pessoas jurídicas distintas¹⁹.

Em linhas gerais, a Lei do Gás buscou alterar e detalhar a dinâmica para investimentos no transporte de gás, introduzindo o regime de concessão²⁰, acompanhado de regras específicas quanto ao processo competitivo ao qual transportadores e carregadores estariam sujeitos para viabilizar novos empreendimentos para transporte de gás. Esse novo modelo tem como característica um maior grau de direcionamento pela União da atividade de transporte, mediante centralização

¹⁶ Nos artigos 4º, IV; 56, 57.

¹⁷ Nos artigos 53, 55, 56 e 60.

¹⁸ No modelo da Lei do Petróleo, no entanto, na ausência de acordo entre o solicitante do acesso e o detentor do gasoduto, era prevista a arbitragem pela ANP com base em preços de mercado. Ou seja, o processo de verificação do valor cobrado pelo transportador poderia ocorrer *ex post*.

¹⁹ O art. 65 da Lei n.º 9.478/97 determinou a separação jurídica da atividade de transporte estabelecendo que Petrobras deveria 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. A obrigação foi estendida aos demais agentes da indústria pela ANP através da Portaria ANP n.º 170/98.

²⁰ De acordo com a exposição de motivos apresentada pelo autor do projeto de lei posteriormente convertido na Lei do Gás, o regime de outorga "concessão" para construção e operação de gasodutos teria sido escolhido com base na interpretação de que tal modelo conferiria maior estabilidade ao contrato entre o empreendedor e a União, ao mesmo tempo em que possibilitaria a definição de regras específicas para o serviço de transporte.

do planejamento da expansão do sistema. Em relação ao modelo anterior, dentre outras questões²¹, destacam-se as seguintes alterações: (i) definição de prazos para a outorga e obrigações específicas aos transportadores; e (ii) um maior poder-dever do órgão regulador para supervisão da gestão da transportadora, consubstanciado na definição prévia de receitas anuais máximas (regulação *ex ante* do direito de acesso), no detalhamento de regras aplicáveis aos contratos de concessão e aos contratos de transporte. Em contrapartida, conferiu-se aos transportadores um direito de preferência (igualar proposta vencedora) no processo licitatório exigido para ampliações das suas instalações, e o direito de indenização por investimentos não amortizados ao término do período de outorga da atividade de gás natural, quando a propriedade dos bens destinados à exploração do transporte de gás deverá ser transferida à União²².

O Projeto de Lei nº 6.407/13, por sua vez, vem na esteira do reposicionamento da Petrobras com relação à sua atuação no setor de gás natural e o Programa Gás para Crescer, tendo como principais objetivos (i) apresentar novo desenho do mercado de gás natural, visando a um mercado com múltiplos agentes, transparência e liquidez, (ii) aperfeiçoar regras tributárias e (iii) promover a integração entre os setores elétrico e de gás natural.

Tal Projeto de Lei reflete alterações significativas ao modelo de negócios do segmento de transporte, que incluem a definição de forma específica do modelo de contratação para reserva de capacidade de transporte (por “entrada e saída”), instituição de regime de autorização em novos contornos para todos os ativos de transporte (novos ou existentes), desverticalização entre transportadores e outros entes da cadeia de gás, com restrições ao exercício do direito de voto nas transportadoras, e atribuição aos transportadores de obrigações para planejamento, coordenação e balanceamento de sistema(s) de transporte.

Apresentamos abaixo um comparativo entre as diferentes legislações citadas acima – a Lei do Petróleo e a Lei do Gás, resumindo os principais aspectos relativos ao transporte de gás natural e comparando-os aos termos previstos no substitutivo ao Projeto de Lei n.º 6.407/13²³:

Quadro 2. Principais Aspectos do Transporte de Gás Natural constante nas Leis 9.478/97, 11.909/09 e PL 6.407/13.

	Lei do Petróleo	Lei do Gás	Projeto de Lei 6.407/13 ²⁴
Transporte de Gás Natural	Movimentação de Gás Natural em Meio ou Percurso de Interesse Geral	Movimentação de Gás Natural em Meio ou Percurso de Interesse Geral	Movimentação de Gás Natural em gasodutos de transporte

²¹ As novas atribuições conferidas pela Lei do Gás à ANP para supervisão da atividade de transporte incluem o estabelecimento de critérios de aferição de capacidade de transporte, aprovação prévia de contratos de transporte e elaboração de editais de licitação para concessão de novas outorgas de transporte -- que incluem termos e condições aplicáveis aos contratos de serviço de transporte.

²² Muito embora a Lei do Gás não faça menção expressa ao instituto da “reversão de bens” descrito na Lei n.º 8.987/95 (aplicável às concessões e permissões de serviços públicos, o que não é o caso do transporte de gás natural) quando da extinção da outorga, há referência a um procedimento equivalente, com transferência à União dos bens e instalações destinados à exploração da atividade de transporte. Tal transferência ocorreria mediante pagamento de justa e prévia indenização em dinheiro ao titular das instalações de transporte, regra geral aplicável ao procedimento de desapropriação previsto na Constituição Federal, mas não especificada na Lei n.º 8.987/95 para o instituto da reversão de bens relativos a concessões e permissões de serviços públicos. Conforme destaca Floriano de Azevedo Marques: “A transferência dos bens para a União é efetivada, contudo, por meio de processo assemelhado à desapropriação, com declaração de utilidade pública e pagamento de justa e prévia indenização. Essa indenização, nos termos do art. 15, §2º da Lei do Gás, deve corresponder ao saldo do valor do investimento nos bens descontado da depreciação e amortização, e esses investimentos devem ter sido “realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido”, reforçando o caráter funcional dessa transferência. Ademais, somente os investimentos autorizados pela ANP podem ser indenizados (art. 15, §3º).” MARQUES NETO, F. Concessões. 1ª ed. Belo Horizonte: Fórum, 2015. p. 303.

²³ Além dos pontos mencionados na Tabela, outro ponto que merece reflexão diz respeito à gestão financeira do transportador. Isso porque a Lei do Petróleo dispôs que a garantia do carregador para pagamentos dos serviços de transporte será livremente negociada nos seus contratos, além de não haver regulamentação que tratasse de questões relativas à gestão financeira do transportador. Na Lei do Gás, não houve qualquer disposição sobre a garantia do carregador ou sobre questões relativas a gestão financeira do transportador, tema introduzido pelo Projeto de Lei 6.407/13. De acordo com o Projeto de Lei, a ANP definirá mecanismos de garantia dos carregadores. Ademais, o Projeto de Lei dispõe que deverá haver prévia anuência da ANP para que o transportador possa: (i) alienar, ceder ou dar em garantia os ativos vinculados à atividade de transporte de gás natural; e (ii) oferecer em garantia receita da atividade de transporte de gás natural; e (iii) realizar reduções do seu capital social, o que pode trazer impactos à atratividade financeira desse negócio.

²⁴ Comentários com base no substitutivo ao Projeto de Lei nº 6.407/2013 em tramitação na Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados apresentado em 6/12/2017.

	Lei do Petróleo	Lei do Gás	Projeto de Lei 6.407/13 ²⁴
Regime de Outorga	Autorização mediante solicitação e atendimento aos critérios definidos na regulação da ANP ²⁵	Concessão (regra geral para novos dutos) e Autorização (para os dutos existentes ²⁶ e para novos dutos resultantes de acordos internacionais)	Autorização, após processo seletivo público para escolha de projeto mais vantajoso técnica e economicamente
	Não há previsão sobre revogação da autorização	Hipóteses de revogação de autorização previstas em regulamentação emitida posteriormente pela ANP ²⁷	Além das hipóteses previstas na regulamentação da ANP, possibilidade de revogação de autorização em caso de (i) descumprimento de obrigações decorrentes dos contratos de serviços de transporte, e (ii) inobservância de requisitos de independência
Prazo da Outorga	Não era previsto	30 anos	Não era previsto
Acesso aos gasodutos de transporte	Acesso facultado a quaisquer interessados ²⁸	Acesso assegurado, exceto no período de exclusividade do carregador inicial dos gasodutos	Acesso assegurado, exceto no período estabelecido pela ANP para novos gasodutos que não integrem o sistema de transporte ²⁹
	Facultado a qualquer interessado, mediante remuneração adequada ao titular das instalações	Facultado a qualquer interessado, mediante remuneração adequada ao titular das instalações, mediante remuneração adequada ao titular das instalações	Facultado a qualquer interessado, mediante remuneração adequada ao titular das instalações, mediante remuneração adequada ao titular das instalações
	ANP com competência para verificar compatibilidade de valores com mercado e fixar valores e forma de pagamento, caso não haja acordo	ANP com competência para fixar (<i>ex ante</i>) as tarifas a serem cobradas pelos transportadores, a forma de pagamento e sua destinação ³⁰	ANP deverá regular e fiscalizar o acesso e fixar as tarifas a serem pagas pelos carregadores.
Período de Exclusividade (Carregador Inicial)	N/A	Até 10 anos	Poderá ser estabelecido pela ANP
Cessão de Capacidade	Não há normas disciplinando cessão de capacidade	Facultada aos carregadores, sendo preservados os direitos do transportador Regulação posterior da ANP criou o conceito de gestão de congestionamento contratual,	ANP deverá estabelecer mecanismos compulsórios de cessão de capacidade nos casos em que a necessidade de uso de forma continuada não possa ser comprovada

²⁵ Então previstos pela Portaria ANP n.º 170/98 e atualmente previstos na Resolução ANP n.º 52/2015.

²⁶ Foi mantido o regime de autorização para os dutos já existentes à época da publicação da Lei do Gás e também aos dutos em processo de licenciamento ambiental (art. 30, *caput* e §2º da Lei n.º 11.909/09).

²⁷ Resolução ANP n.º 52/2015 apresenta as seguintes hipóteses de revogação de autorizações de transporte de gás: (i) liquidação ou falência homologada ou decretada; (ii) requerimento da empresa autorizada; (iii) desativação da instalação; (iv) transferência de titularidade da autorização; (v) comprovadas razões de interesse público; e (vi) descumprimento das obrigações assumidas na Resolução e de outras disposições legais aplicáveis.

²⁸ O direito de acesso de terceiros aos gasodutos foi regulado no âmbito da Lei do Petróleo pela Resolução ANP n.º 27/2005, que explicitava a obrigação dos transportadores permitirem acesso não discriminatório às suas instalações de transporte (art. 3º). Tal Resolução permaneceu em vigor após a publicação da Lei do Gás, tendo sido revogada em 2016 pela Resolução ANP n.º 11/2016, que apresentou detalhamento adicional sobre os procedimentos para garantia de acesso não discriminatório.

²⁹ De acordo com o Projeto de Lei n.º 6.407/2013, “Sistema de Transporte de Gás Natural” significa o sistema formado por gasodutos de transporte interconectados e outras instalações necessárias à manutenção de sua estabilidade, confiabilidade e segurança, nos termos da regulação da ANP.

³⁰ Segundo entendimento do Parecer n.º 27/2011/PRG/ANP/PGF/AGU, essa competência se aplicaria a todos os contratos de transporte de gás firmados após a vigência da Lei n.º 11.909/09, independentemente do regime de outorga do gasoduto. Portanto, alcançaria também os novos contratos firmados para alocação de capacidade de gasodutos autorizados existentes.

	Lei do Petróleo	Lei do Gás	Projeto de Lei 6.407/13 ²⁴
		inspirado em regulações internacionais	
Regulação Tarifária	ANP fixa critérios para cálculo de tarifas e arbitra seus valores (<i>ex post</i> negociações entre carregador e transportador duto a duto)	ANP fixa receita anual e tarifa máximas para o gasoduto e transportador duto a duto. Transportador que oferecer maior deságio sobre a receita máxima anual vence a licitação	Transportador propõe tarifas para aprovação pela ANP após consulta pública Revisões periódicas pela ANP das tarifas de transporte
Novos Gasodutos e Expansões	Não há um planejamento centralizado	Para a licitação de novos gasodutos de transporte, o MME deve considerar estudos de expansão da malha ³¹	Transportadores / Gestores de Áreas de Mercado ³² deverão elaborar plano coordenado de desenvolvimento do sistema de transporte, a ser aprovado pela ANP após consulta pública Novos gasodutos poderão ser propostos por transportadores e Gestores de Áreas de Mercado e estarão sujeitos a período de contestação por outros transportadores e processo seletivo público para escolha de projeto mais vantajoso
Transferência de Bens para a União quando da extinção da Outorga e Indenização por Investimentos Não Amortizados	Não previsto ³³	Transferência, mediante declaração de utilidade pública e justa e prévia indenização da parcela não depreciada/amortizada dos investimentos expressamente aprovados pela ANP	Bens vinculados à atividade de transporte NÃO serão transferidos para União e não caberá indenização por ativos não depreciados ou amortizados
Unbundling	Separação societária entre Petrobras e operadora dos gasodutos	Para novos gasodutos, regulamentação emitida pela ANP em 2013 (4 anos após a Lei do Gás) estabeleceu restrição para controle de transportador por grupo econômico de carregador. A separação é verificada duto-a-duto ³⁴	Restrição para controle de transportador por grupo econômico de produtor, importador, carregador e comercializador. Tais agentes também não poderão ter acesso a informações concorrencialmente sensíveis ou exercer direito de nomear administradores de transportador Certificação de independência para transportadoras existentes que não atendam requisitos da Lei, que permanecerá válida até

³¹ Aqui, vale observar que o art. 4º, §1º da Lei n.º 11.909/09 prevê tão somente que o MME deverá considerar estudos de expansão da malha. A forma de implementação desses estudos e o alcance deles não foi delimitada pela Lei. O Plano Decenal de Expansão da Malha de Transporte Dutoviário do País (PEMAT) elaborado pela Empresa de Pesquisa Energética – EPE foi previsto apenas no Decreto n.º 7.382/2010.

³² Projeto de Lei define “Gestor de Área de Mercado” conforme a seguir: agente regulado e fiscalizado pela ANP responsável pela coordenação da operação dos transportadores em sua respectiva área de mercado de capacidade.

³³ Com a vigência da Lei do Gás, as autorizações outorgadas pela ANP com base na Lei do Petróleo passaram a ter prazo de 30 anos e obrigação de transferência de bens para a União.

³⁴ Conforme Resolução ANP n.º 51/2013. Disponível em: <http://nxt.anp.gov.br/NXT/gateway.dll?f=templates&fn=default.htm&vid=anp:10.1048/enu>. Acesso: 25/06/2018.

Lei do Petróleo	Lei do Gás	Projeto de Lei 6.407/13 ²⁴
		2039 (30 anos após a publicação da Lei do Gás)

Além disso, de uma forma geral, vale destacar que tanto nos modelos de autorização quanto de concessão já aplicados em relação ao transporte de gás, o que se espera nos “modelos teóricos” de autorização e de concessão não corresponde exatamente ao que se observa na prática.

Comparando-se os três modelos:

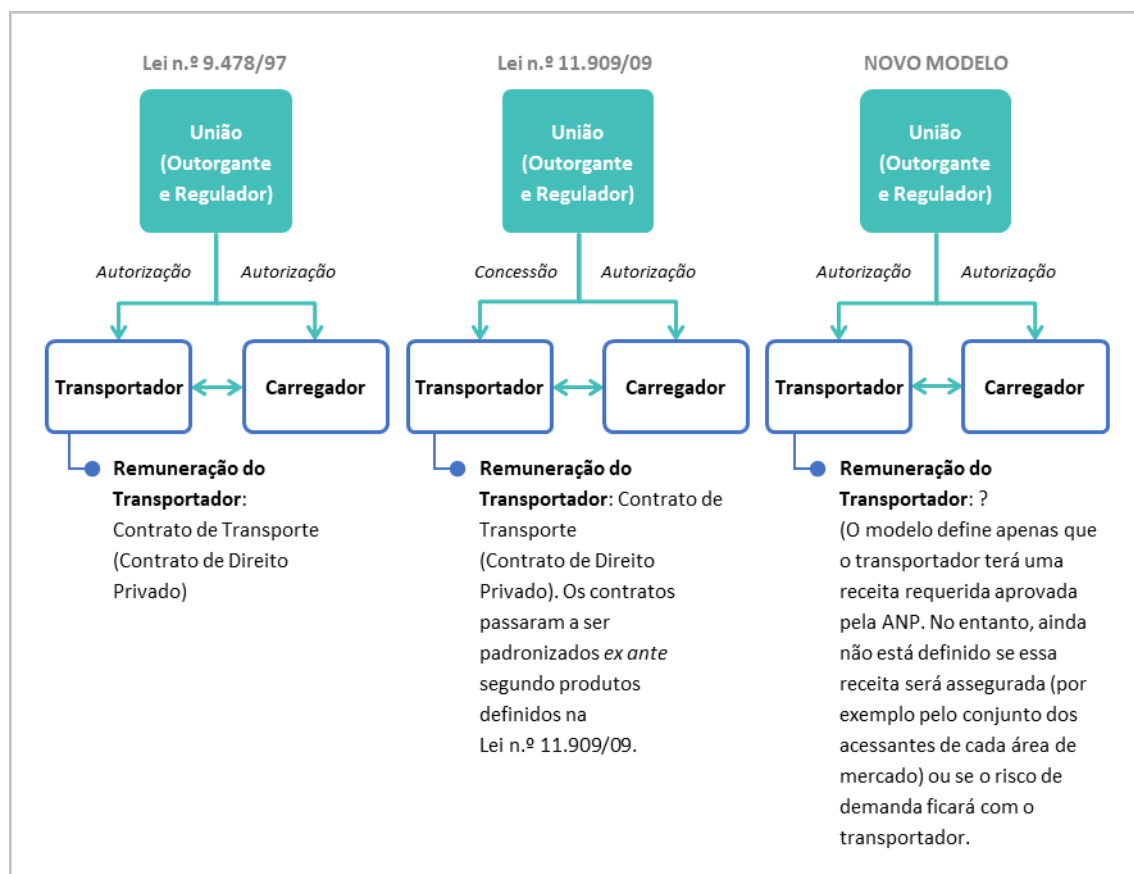


Figura 3. Modelos de Transporte

De uma forma geral, vale destacar que, na prática, a visão geral compreendida nos “modelos teóricos” de autorização e de concessão, já mencionados acima, não corresponde exatamente aos modelos de autorização e de concessão atualmente em vigor com relação ao transporte de gás.

A estrutura de remuneração do transportador é um exemplo que deixa claro este ponto. Tanto no modelo de autorização quanto no modelo de concessão, a remuneração do transportador sempre esteve sujeita a regulação pela ANP. No modelo de autorização vigente até a Lei do Gás (e expressamente recepcionado por essa lei para ativos existentes), tal regulação ocorria após negociações entre carregador(es) e transportador ou em caso de conflito no exercício do direito de acesso. No modelo de autorização – inclusive as existentes, para os novos contratos – após a Lei do Gás e no modelo de concessão, a remuneração do transportador também está sujeita a regulação pela ANP, sendo, porém, previamente aprovada pela Agência (regulação *ex ante*). Ainda, tanto antes quanto depois da Lei do Gás, a efetiva remuneração do transportador depende de sua capacidade de firmar contratos com os carregadores. A principal diferença no modelo de concessão é que a União, através de um procedimento público, define previamente tarifa máxima e receita anual máxima e operacionaliza um encontro entre a oferta e a demanda, o “*matchmaking*”. No entanto, o resultado do processo é um contrato privado, de longo prazo, do qual deriva a remuneração do transportador. É diferente, por exemplo, de um contrato de concessão do serviço público de transmissão de energia elétrica, em que a transmissora tem direito a uma remuneração assegurada – a Receita Anual Permitida e seus critérios de reajuste e revisão – independentemente da efetiva utilização da rede. Mantendo-se a comparação com o setor

elétrico, o processo de contratação e remuneração do transportador se assemelha mais aos leilões de geração no ambiente regulado, em que apesar de a competição ocorrer através de um procedimento público – um leilão operacionalizado pela União –, o contrato de compra e venda de energia (“CCEAR”) é firmado individualmente com as respectivas contrapartes; as distribuidoras de energia elétrica.

No novo modelo previsto no Projeto de Lei nº 6.407/13, se aprovado nos termos atuais, o processo de outorga do transporte de gás natural permaneceria sujeito ao “*matchmaking*” pela União, passando pelas etapas de período de contestação, processo seletivo público e eventual chamada pública de carregadores. Da mesma forma, em tese, a receita dos transportadores continuaria sendo auferida em contratos firmados com carregadores e não assegurada pela União ou sujeita a qualquer tipo de garantia sistêmica ou setorial. Por outro lado, os transportadores passariam a ter obrigações de fazer perante o sistema – e todos seus acessantes – oferta permanente de serviços, planejamento de expansões, coordenação, balanceamento, entre outras funções, e não somente perante as suas contrapartes nos contratos de serviço de transporte. No modelo de entrada-e-saída, é desejado que o transportador seja independente de quaisquer dos seus acessantes, de forma a permitir maior competitividade e liquidez no mercado. Como contrapartida, no entanto, para que haja novos investimentos, é preciso assegurar um equilíbrio entre os riscos (i) que incorrerá ao longo do tempo – por exemplo, o risco de demanda, já que contratos de transporte de longo prazo, embora preferíveis para empreendedores e financiadores, reduzem o número de transações no mercado – e (ii) de contraparte – já que a possibilidade de modelar uma política comercial de mitigar estes riscos tende a ser mais restrita neste novo modelo com maior ingerência sobre a gestão financeira das transportadoras.

Em resumo, portanto, mais importante que perspectivas essencialistas, sobre a “natureza das coisas” neste caso, é fundamental que se faça uma análise cuidadosa dos termos da legislação para saber o que foi – de fato – adotado para um ou para outro modelo, considerando a alocação de responsabilidades e riscos ao ente regulado vis-à-vis seus direitos e a sustentabilidade do modelo de negócio da atividade.

Nossas conclusões e a atratividade do modelo

Pela análise do marco regulatório em diferentes países³⁵, é possível observar que a Lei do Petróleo e os contratos de serviço de transporte celebrados sob o amparo dessa lei teriam optado por seguir modelo semelhante ao aplicável nos Estados Unidos para o negócio do transporte dutoviário de gás natural, com ampla liberdade para negociações bilaterais entre carregadores e transportadores no que diz respeito à elaboração de contratos, gestão dos seus respectivos negócios e exercício das suas atividades. As atribuições legais conferidas à ANP refletiam temas pontuais inerentes à função reguladora, tais como outorga de autorizações, cálculo tarifário (*ex post* negociações entre carregador(es) e transportador), à fiscalização do abastecimento nacional, consolidação de dados técnicos e resolução de disputas no acesso a gasodutos.

Todavia, entende-se que o desenvolvimento ainda incipiente da indústria de gás natural após a publicação da Lei do Petróleo e as divergências na interpretação e aplicação de determinadas normas da Lei do Petróleo (inclusive livre acesso³⁶) deram causa a intensas discussões para elaboração de um marco regulatório específico para a movimentação, estocagem e comercialização de gás natural. Tal escopo foi posteriormente ampliado para incluir atividades adicionais relativas ao gás natural, tendo sido então publicada em 2009 a Lei do Gás após um processo legislativo de aproximadamente três anos no Congresso Nacional.

No âmbito das negociações entre os diferentes agentes da indústria de gás natural e entes públicos para modelagem do marco regulatório, observa-se clara preocupação com a preservação de direitos contratuais então existentes – em atenção aos preceitos constitucionais do ato jurídico perfeito e direito adquirido –, que acabaram por resultar em regimes distintos para instalações de transporte novas e instalações existentes, assim como na criação de novos contornos para o setor de gás (a título exemplificativo, período de exclusividade ao carregador inicial do gasoduto, em contrapartida à viabilização de investimento por um transportador para alcance geográfico de novos consumidores de gás natural).

³⁵ Getting the Deal Through. Disponível em: <https://gettingthedealthrough.com/area/15/jurisdiction/23/gas-regulation-united-states/>. Acesso: 25/06/2018.

³⁶ Em 2001, a Petrobras – na condição de controladora da TBG – e a British Gas (“BG”) entraram numa disputa pelo direito de acesso ao Gasoduto Bolívia Brasil (“Gasbol”). Enquanto a Petrobras alegava que o gasoduto já estava com toda a sua capacidade contratada para o atendimento de termelétricas, a BG afirmava que somente 9,4 milhões dos 17 milhões de m³ disponíveis estariam sendo transportados. Por fim, a ANP determinou que a TBG permitisse o acesso da BG, para que a mesma pudesse levar gás da Bolívia a Comgás, companhia da qual era acionista à época.

Com a Lei do Gás, os contornos da atividade de transporte ganharam complexidade e parecem ter se aproximado, com relação a novos empreendimentos de transporte (que até o momento não se concretizaram), do modelo aplicado no Brasil ao setor de energia elétrica, mais particularmente ao segmento de transmissão³⁷. Essa aproximação, no entanto, se deu de forma incompleta, o que, somado à estrutura verticalmente integrada da indústria, não permitiu alcançar os resultados esperados. Isso porque, da transmissão, teve inspiração o planejamento da expansão. No entanto, na outorga e no modo de alocação de riscos, manteve a premissa anterior, de que a remuneração do transportador seria diretamente proporcional aos contratos que firmasse. Ou seja, era imprescindível uma contratação de longo prazo com um carregador identificado já antes do processo de outorga.

O Projeto de Lei atualmente em tramitação no Congresso Nacional apresenta avanços para criação de um arcabouço institucional e regulatório que incentive um ambiente mais competitivo e transparente, necessário para que um mercado de gás prospere³⁸.

O segmento de transporte - principal atividade objeto de detalhamento no Projeto de Lei -, tem como função conectar fisicamente as regiões de oferta e de demanda de gás natural, sendo um elo fundamental para viabilização de investimentos em toda a cadeia do gás. Investimentos nesse segmento envolvem alocação intensiva de capital e risco operacional considerável, requerendo previsibilidade quanto aos riscos e retornos para que haja tomada de investimento. Tais características se tornam ainda mais acentuadas em mercados em desenvolvimento e com alto grau de gerenciamento da atividade pelo Poder Público, como é o caso do Brasil.

A atração de recursos privados de empresas independentes e não verticalizadas, cujo retorno do investimento decorrerá tão-somente dos investimentos feitos no segmento de transporte e a efetiva aplicação dos (escassos) recursos compete com projetos de toda sorte nos diferentes setores da economia no Brasil e em diversos países, exige o desafio regulatório de criação de uma estruturação adequada que permita aos empreendedores, financiadores e potenciais clientes identificar, à partida, a viabilidade econômica de cada projeto. Tudo isso não depende do título de outorga específico – autorização ou concessão -, mas sim de contornos regulatórios que sejam compatíveis com os riscos e retornos esperados para o negócio de transporte de gás natural.

Nesse sentido, portanto, é importante reforçar que, no desenho de um modelo a ser adotado, a coerência entre as premissas e seu detalhamento é fundamental para que se alcancem os objetivos pretendidos com a reforma.

Para futuras discussões, destacam-se alguns pontos a serem aprofundados nas discussões setoriais e no próprio Projeto de Lei, tais como:

- Detalhamento dos mecanismos para expansão das instalações, incluindo (i) quem arca com risco de demanda; (ii) possibilidade de realização de novo projeto que não tenha sido aprovado pela ANP em plano coordenado ou que tenha sido questionado na consulta pública, (iii) diferenças entre “processo seletivo público” e “licitação” e (iv) critérios para seleção de projeto “mais vantajoso” em processo seletivo público;
- Efetividade das regras de acesso aos gasodutos e cessão obrigatória de capacidade, considerando a cadeia de gás na sua integralidade;
- Definição quanto ao número de sistemas de transporte / áreas de mercado, necessidade de criação de novos entes para atuarem como gestores de área de mercado e avaliação da racionalidade na competição entre transportadores por novos investimentos dentro de tais áreas de mercado;
- Definição se os contratos de serviço de transporte terão caráter (i) bilateral ou (ii) sistêmico, tendo em vista a possibilidade de revogação de autorização do transportador em caso de falha no cumprimento de obrigações nos contratos de transporte. No caso de aplicação do item (ii), avaliação da necessidade de criação de mecanismos de garantia sistêmica para o risco de inadimplemento dos acessantes do sistema nos contratos de transporte; e

³⁷ Diversos conceitos previstos na Lei do Gás apresentam semelhança com figuras contempladas na legislação setorial de energia elétrica, sendo possível traçar um paralelo entre as regras aplicáveis ao transporte de gás e à transmissão de energia. Acredita-se que tal inspiração para a Lei do Gás tenha se fundado não somente na existência de determinadas características comuns às duas atividades -- ambas indústrias de rede na área de energia, situadas no meio das cadeias de valor das respectivas indústrias, mas também à proximidade temporal entre a reforma do setor elétrico, em 2004, e o início das discussões para criação de um marco específico para o gás natural, em março de 2006.

³⁸ Determinados temas identificados no Gás para Crescer como gargalos para o desenvolvimento do mercado de gás não estão endereçados no Projeto de Lei, tais como a viabilização do acesso às demais infraestruturas essenciais (além dos gasodutos de transporte) para a cadeia do gás e a resolução de questões relativas à comercialização de gás.

Esclarecimento quanto às adequações a serem feitas aos contratos de serviço de transporte existentes bem como ao “processo de definição ou revisão das tarifas de transporte”, inclusive de como se dariam eventuais compensações prejuízos.

8. Referências

ANP. Resolução Normativa nº 27/2005. Disponível em: <<http://nxt.anp.gov.br/NXT/gateway.dll?f=templates&fn=default.htm&vid=anp:10.1048/enu>>.

ANP. Resolução Normativa nº 51/2013. Disponível em: <<http://legislacao.anp.gov.br/?path=legislacao-anp/resol-anp/2013/dezembro&item=ranp-51--2013>>.

ANP. Resolução Normativa nº 52/2015. Disponível em: <<http://nxt.anp.gov.br/NXT/gateway.dll?f=templates&fn=default.htm&vid=anp:10.1048/enu>>.

ANP. Resolução Normativa nº 11/2016. Disponível em: <<http://nxt.anp.gov.br/NXT/gateway.dll?f=templates&fn=default.htm&vid=anp:10.1048/enu>>.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>.

BRASIL. Decreto nº 7.382/2010. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/decreto/d7382.htm>.

BRASIL. Lei 8.987/95. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8987cons.htm>.

BRASIL. Lei 9478/1997. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/19478.htm>.

BRASIL. Lei 11.909/09. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/111909.htm>.

LOUREIRO, G.K. Constituição, energia e setor elétrico. Porto Alegre: Sergio Antônio Fabris Ed., 2009.

MARQUES NETO, F. Concessões. 1ª ed. Belo Horizonte: Fórum, 2015.

SUNDFELD, C. Direito Administrativo para Céticos. São Paulo: Malheiros, 2012.