

Conselho de Administração

REN Atlântico, Terminal de GNL, S.A
Apartado 268 SINES
7520 - 903 SINES
Matricula CRC Sines N° 00897 NIPC 504346261 Capital Social: 130 000 000 euros
Telefone (351) 269870000 Fax (351) 269870001

Exmo. Senhor
Prof. Doutor Vítor Santos
Presidente do Conselho de Administração
ERSE-Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos
Edifício Restelo
Rua Dom Cristovão da Gama, 1
1300-114 Lisboa

Sua referência

Sua comunicação de

Nossa referência

Data

L50-900-LTRG-0105

2009-05-14

Assunto Proposta de alteração do Regulamento Tarifário do Sector do Gás Natural - Maior Flexibilidade Tarifária

Exmo. Senhor *Prof. Doutor Vítor Santos*

Junto enviamos os comentários da REN Atlântico relativos à proposta de alteração do Regulamento Tarifário do Sector do Gás Natural - Maior Flexibilidade Tarifária.

Com os nossos melhores cumprimentos *também pessoais*

Dados pessoais

Aníbal Santos
(Administrador)

webmaster@ren.pt
www.ren.pt

Anexo: o referido

Comentários da REN à
‘PROPOSTA DE ALTERAÇÃO DO REGULAMENTO TARIFÁRIO DO SECTOR DO GÁS NATURAL
- MAIOR FLEXIBILIDADE TARIFÁRIA’, no âmbito da sua discussão pública

Lisboa, 13 de Maio de 2009

1. NA GENERALIDADE

A REN Gasodutos, REN Armazenagem e REN Atlântico na qualidade de concessionárias de infra-estruturas de gás natural em alta-pressão, respondem em conjunto à proposta de alteração do regulamento tarifário emitido pela ERSE para discussão pública.

A contratação de curta duração para acesso às infra-estruturas, em complemento à anual, actualmente em vigor, constitui o percurso natural dos processos de regulação ocorridos noutros países. Lançado que foi o processo de acesso regulado às infra-estruturas, é agora possível um olhar mais detalhado sobre as necessidades específicas do mercado e seus agentes e um conhecimento mais adequado das medidas a implementar.

Na generalidade, considera-se positiva e mesmo indispensável, a iniciativa da ERSE em flexibilizar o acesso dos agentes de modo a permitir ajustar às necessidades do mercado o acesso de curtas durações. Reconhece-se que curtas durações não são sinónimo de utilização reduzida, aspecto que poderá confundir os agentes em particular quando se fala da tarifa de acesso ao terminal de GNL.

Relativamente ao enquadramento onde se refere o compromisso assumido no âmbito do "Plano de Compatibilização da Regulação do Sector Energético entre Espanha e Portugal" regista-se a referência à harmonização regulativa que em nossa opinião pode ser assegurada sem que signifique, necessariamente, uniformização.

A presente proposta de alteração do regulamento tarifário, sendo intercalar, não dispensa a revisão global do regulamento no advento do novo período regulativo a iniciar-se no Ano-Gás 2010-2011 para as infra-estruturas de que as concessionárias da REN são responsáveis. Os presentes comentários são considerados necessários mas não suficientes para que estejam disponíveis todos os meios para um desenvolvimento eficiente do acesso às infra-estruturas. Essas outras alterações necessitam, igualmente, de um tempo de ponderação e discussão que se torna incompatível com o actual processo.

2. ENQUADRAMENTO

2.1. *Maior Flexibilidade Tarifária – Novas opções tarifárias de curtas utilizações e curta duração nas tarifas de acesso às redes e ao terminal de gás natural liquefeito (GNL)*

Comentam-se as questões mais relevantes na óptica das infra-estruturas de alta-pressão, em particular aquelas que possam impactar o bom funcionamento do mercado e a correcta gestão das infra-estruturas.

Para curtas utilizações, propôs a ERSE uma solução de tarifas onde se reduz o custo global para os utilizadores que recorram a um uso temporalmente limitado, das infra-estruturas.

No caso da armazenagem subterrânea (REN Armazenagem), não há necessidade de introduzir tarifas de curtas utilizações dado que não existe termo de capacidade, pelo que a opção tarifária em análise não se aplica.

Para a rede de alta pressão e para o terminal de GNL apresentam-se os comentários em detalhe na sequência nos pontos aplicáveis.

2.2. *Redução de penalidades*

Refere-se no enquadramento do documento de proposta a redução de penalidades como medida de fomento do mercado. Este facto foi já objecto da nossa concordância, no sentido de que a REN entende que a sua finalidade é apenas a de garantir que são um incentivo ao cumprimento das obrigações dos utilizadores, pelo que em paralelo devem ser dadas as condições necessárias para que estes, de forma responsável, possam evitar essas mesmas penalidades. Neste quadro, caberá mais uma vez à ERSE acompanhar o processo para assegurar a transparência e responsabilização das partes.

2.3. *Comentários às medidas e referências do documento*

Relativamente aos valores apontados para redução das tarifas, não temos elementos para comentar o âmbito e abrangência das reduções tarifárias indicadas.

Permitimo-nos discordar quando se refere que nas infra-estruturas de transporte há excesso de capacidade e por isso se justifica a introdução de tarifas de curta duração. Em nossa opinião, as tarifas de curta duração são essenciais por si mesmas, vêm oferecer mais alternativas a segmentos da procura que no quadro actual não conseguem ter preço para integrar o uso das redes. A capacidade não tem de ser aditiva, uma vez que é assegurada em circunstâncias de utilização muito diversa, permitindo este novo tarifário a utilização por mais utilizadores da capacidade existente, apenas por recurso à simultaneidade que as redes desta natureza acomodam.

Quanto às questões contratuais, indica a proposta da ERSE que um utilizador que optar pela opção tarifária de curtas utilizações, se sujeita a um conjunto de condicionantes

no acesso, sendo que em particular no terminal de GNL, fica impossibilitado de participar nos processos de atribuição anual de capacidade e subjacente perda de prioridade na utilização das infra-estruturas do terminal, face a utilizadores que participem nos processos anuais de atribuição de capacidade, sendo a utilização precedida de um pré-aviso de um mês participando o utilizador no processo de programação mensal.

Este método aproxima curtas utilizações dos pedidos pontuais de acesso. Entende-se que este processo tem várias implicações ainda não explicitadas a todos os níveis da programação e das regras de acesso, pelo que o assunto deve apenas ser referido na generalidade a título de nota no regulamento tarifário, deixando para alteração do RARII do RRC e sua sub-regulamentação, as particularidades do processo de acesso.

Processos análogos são previstos para o acesso à rede de transporte embora aí seja menos crítico, por não ter a complexidade da gestão integrada do planeamento de navios, emissão e armazenamento de GNL, normalmente associados ao terminal de GNL.

3. TARIFA DE USO DO TERMINAL DE RECEPÇÃO ARMAZENAMENTO E REGASEIFICAÇÃO DE GÁS NATURAL LIQUEFEITO E MECANISMOS DE INCENTIVO À EXISTÊNCIA DE TROCAS REGULADAS DE GNL

3.1. *Proposta de opção tarifária de curta duração*

Propõe a ERSE uma nova opção tarifária de curta duração para a utilização do terminal de GNL. Esta opção afecta apenas o termo de capacidade de regaseificação, já que todas as outras tarifas aplicáveis no terminal de GNL, não possuindo termo fixo na sua formulação, são pagas em função directa da utilização. A contratação nestes casos é mensal.

Esta tarifa permite que os agentes que pretendam aumentar a sua emissão de forma pontual num determinado mês, não fiquem obrigados, tal como no contrato anual, ao pagamento do termo de capacidade durante os 12 meses seguintes como estipulado na tarifa base.

Estamos de acordo com a viabilização de curtas utilizações pela sua oportunidade, dado que cargas spot ou acordos específicos de entrega de gás não eram possíveis no quadro tarifário ainda em vigor por não permitirem contratação de curta duração nem custos adequados.

Entende-se que outros meios estavam igualmente à disposição da ERSE, e que teria sido interessante testar, nomeadamente a eliminação do termo de capacidade para as curtas utilizações, sendo substituído por um termo proporcional apenas às quantidades processadas mas com um preço unitário mais elevado até que esta curva cruzasse a linha correspondente dos contratos anuais, sendo esse o ponto de indiferença entre os utilizadores.

Ao estabelecer o valor do termo de capacidade da tarifa, no dobro do mesmo termo da tarifa base verificado para os contratos anuais, a ERSE procura desincentivar o seu uso recorrente pelos agentes. Adicionalmente e para diferenciar este tipo de utilização, a ERSE introduz limitações ao nível do acesso ao terminal para usufruir desta tarifa, por exemplo pela perda de prioridade na programação.

Considera-se que as medidas apresentadas carecem de adequada tradução ao nível dos restantes regulamentos para que esta opção tarifária sirva de facto a sua função sem competir com a tarifa base nas utilizações de longa duração o que se consideraria desvirtuador dos princípios subjacentes às tarifas agora em análise.

Recomenda-se pelo que foi referido, que a nova tarifa seja aplicável apenas ao GNL referente a navios fora da programação anual.

Quanto às tarifas propostas, considera-se que, com a cautela exigida em medidas desta natureza, em particular na avaliação do seu efeito na procura, são adequadas e suficientes para os utilizadores que pretendam descarregar um ou vários navios para fins específicos e não recorrentes.

Sublinha-se igualmente que a consideração de contratos mensais exige que ao nível dos restantes regulamentos sejam incorporadas as alterações necessárias, bem como na sua subregulamentação para que o quadro regulamentar do acesso nas curtas utilizações resulte inequívoco e claro nestes casos.

Os pressupostos subjacentes à utilização destes novos tarifários, que em nossa opinião devem ser encarados sempre como de contribuição marginal e de difícil previsão, impõem que se recomende a avaliação conservativa da sua contribuição para os proveitos das reguladas, sob pena de, não o sendo, induzir desvios apreciáveis sempre distorsores dos preços e difíceis de recuperar em tempo útil.

3.2. Proposta para longas utilizações de pequena dimensão ou mecanismo de incentivo à existência de trocas reguladas

Entende-se que, contrariamente aos argumentos expressos no texto, as curtas utilizações e as pequenas utilizações de longa duração são diferentes na natureza e nas medidas objectivas de viabilização de que necessitam. Embora não esteja formalmente indicado aparecendo de forma conjunta com as tarifas de curtas utilizações, as longas utilizações de pequena dimensão (número anual de navios reduzido), aponta-se para um mecanismo de trocas reguladas que discutiremos em item específico.

O racional de redução de custos para as curtas utilizações por oposição às longas, mesmo que de pequena dimensão, deve resultar claro para cada caso de modo a assegurar o desenvolvimento correcto das opções tarifárias. Esta situação é particularmente delicada e sujeita a confusão pelo que se recomenda a sua explicitação no próprio regulamento tarifário.

Para utilizadores permanentes mas com poucos navios por ano, entendemos que o problema não fica resolvido com as tarifas de curtas utilizações. Entende-se igualmente que a proposta de trocas de gás reguladas possui algumas fragilidades que enunciamos na sequência.

Propõe a ERSE uma filosofia e um mecanismo embora o seu detalhe seja a definir e aprovar posteriormente. Adianta contudo que o fornecedor incumbente utilizará o GNL dos novos entrantes durante o período de descarga dos seus navios o qual será posteriormente entregue ao fornecedor entrante até à descarga do navio seguinte, mediante pagamento de um preço regulado associado ao serviço prestado.

Esta formulação da solução levanta, em nossa opinião, um conjunto de questões que importa avaliar e equacionar, em particular por entrar declaradamente na área de conhecimento do negócio do gás e gestão de risco próprios dos comercializadores, o que se considera um risco elevado para regulador e consumidores, quer de preço quer de segurança de abastecimento, tendo em conta a volatilidade normalmente associada ao mercado do gás em particular a gestão integrada dos contratos de aprovisionamento.

Algumas das questões que nos preocupam:

- a) Como fica assegurada a confidencialidade entre utilizadores?

- b) Como se avalia e gere o custo de oportunidade entre os diversos utilizadores?
- c) O serviço em prazos superiores ao período de descarga do navio é necessário para os pequenos utilizadores de longas utilizações. Como resolver essa questão?
- d) O serviço prestado está relacionado com o preço do gás e o seu risco de preço depende do tempo decorrido. Como incorporar estes factores?

Entende a REN que, pelo seu posicionamento equidistante e independente, possui condições únicas para analisar, estudar e participar em soluções para, sem colocar em causa as trocas bilaterais que devem ser incentivadas entre os diversos agentes, permitir promover um serviço alternativo ou complementar, resolvendo ou evitando muitas das questões acima referidas, deixando mais espaço à livre concorrência e ao mercado para gerir os riscos referidos.

Dado que uma troca (swap) é negociada bilateralmente, em cada ronda negocial só permite optimizar os custos entre esses dois utilizadores.

A negociação de muitos para muitos é difícil senão impossível num contexto puramente de mercado, embora fosse a solução mais racional para permitir optimizar o plano logístico de cada um dos utilizadores.

4. TARIFA DE USO DA REDE DE TRANSPORTE

4.1. Entregas a clientes

Não temos comentários à tarifa proposta para as curtas utilizações nas entregas a clientes, considerando-se adequada na sua estrutura e valores apresentados.

À luz do actual regulamento tarifário onde só se pagam as saídas da rede, um cliente sazonal fica assim possibilitado de fazer uso da rede de transporte através da variabilização do custo da capacidade, pela redução do termo de capacidade e incremento do termo associado aos consumos em período de ponta.

Note-se que importa clarificar, como se referiu já relativamente ao terminal, as alterações ao RRC e RARII, em particular o tipo de contrato a realizar neste ponto de saída. Neste caso, é nosso entendimento que cada ponto de entrega só tem um tipo de contrato.

4.2. Entregas Internacionais

No caso das entregas internacionais, os utilizadores também podem optar por tarifas de curta utilização em que o termo de capacidade é aplicável apenas a um mês. Tal como referido para o terminal entende-se, por um lado, que a estrutura deva ser semelhante, embora se considere que idealmente a opção deveria ser no sentido de reduzir o termo fixo e aumentar o termo variável da tarifa de modo a permitir que no ponto desejado as curvas de progressão de custos se intersectassem no ponto de indiferença para os utilizadores.

Considera-se igualmente que, a ser mantida a estrutura de tarifas e preços propostos, o preço apresentado deve ser mais baixo aproximando-se mais da prática em Espanha, em especial por ser condicionado à existência de fluxo de Espanha para Portugal e por outro ocorrer sempre no sentido de descongestionar o sistema.