



FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES
CONSULTA PÚBLICA Nº 8/2019 - de 06/03/2019 a 04/04/2019

NOME: Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado – ABEGÁS

<input type="checkbox"/> agente econômico <input type="checkbox"/> consumidor ou usuário			<input checked="" type="checkbox"/> representante órgão de classe ou associação <input type="checkbox"/> representante de instituição governamental <input type="checkbox"/> representante de órgãos de defesa do consumidor
Edital de Chamada Pública para a contratação de Capacidade de Transporte de Gás Natural referente ao Gasoduto Bolívia-Brasil (Rede de Transporte da Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S.A.)			
ARTIGO DA MINUTA	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	
Edital Item 5.7.4.	Solicitamos esclarecimentos sobre como será realizado o leilão da parcela de 10% do total da capacidade disponível no horizonte de curto-prazo.	Não está claro no edital ou na regulação como serão realizados os leilões da parcela de 10% da capacidade disponível. Nesse sentido, solicitamos esclarecimentos da ANP.	
Edital Item 5.7.4. / 6.1.5-A	Solicitamos esclarecimentos com relação à contratação de longo prazo (um ou mais anos) e a contratação de curto prazo (um ano).	Apesar de os produtos listados no item 5.2. terem prazo máximo de 1 (um) ano, o Edital cita dois tipos de contratação. Nesse sentido, entendemos que há uma inconsistência com relação a este ponto.	
Contrato (Entrada/Saída) Anexo III Item 7.2.1.(i)	7.2.1.(i) - Para PONTOS DE SAÍDA que interconectam a REDE DE TRANSPORTE exclusivamente a consumidores livres por intermédio da rede de distribuição de companhia distribuidora local de gás:	O item 7.2.1 deve ser interpretado em consonância com o artigo 25, §2º da Constituição Federal e o artigo 46 da Lei nº 11.909/2009. Dessa forma, a proposta de alteração pretende assegurar que não haja margem à interpretação de que se estaria autorizando no contrato o by-pass físico do serviço de movimentação de gás pela distribuidora a partir do <i>city gate</i> . <i>Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.</i>	

		<p>§ 2º Cabe aos Estados explorar diretamente, ou mediante concessão, os serviços locais de gás canalizado, na forma da lei, vedada a edição de medida provisória para a sua regulamentação.</p> <p style="text-align: center;">* * *</p> <p>Art. 46. O consumidor livre, o autoprodutor ou o auto-importador cujas necessidades de movimentação de gás natural não possam ser atendidas pela distribuidora estadual poderão construir e implantar, diretamente, instalações e dutos para o seu uso específico, mediante celebração de contrato que atribua à distribuidora estadual a sua operação e manutenção, devendo as instalações e dutos ser incorporados ao patrimônio estadual mediante declaração de utilidade pública e justa e prévia indenização, quando de sua total utilização.</p>
<p>Contrato (Entrada/Saída)</p> <p>Anexo III Item 7.2.1.(iii)</p>	<p>7.2.1.(iii) – Para PONTOS DE SAÍDA que interconectam a REDE DE TRANSPORTE concomitantemente a consumidores livres localizados na área de concessão de companhia distribuidora local de gás e à rede de distribuição de companhia distribuidora local de gás:</p> <p>a) O carregador de saída que possuir relação comercial com o consumidor livre deverá informar ao mesmo e à companhia distribuidora de gás canalizado, até o fim da 1ª (primeira) hora de cada DIA OPERACIONAL, a QUANTIDADE DE GÁS que deverá ser atribuída ao consumidor livre para ser movimentada pela companhia distribuidora de gás canalizado ao consumidor livre. Caso o carregador de saída não informe a QUANTIDADE DE GÁS a ser atribuída no prazo estabelecido, o Transportador considerará que será alocada ao consumidor livre a quantidade de gás programada para este carregador de saída.</p> <p>(b) Será alocada aos demais carregadores de saída a parcela remanescente da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, excluídas</p>	<p>A cláusula merece ajustes, pois existe uma aparente primazia do direito do carregador perante a distribuidora local de gás canalizado, na medida em que eventual desalinhamento na alocação da quantidade de gás ao consumidor livre em razão da inércia do carregador de saída poderá prejudicar o recebimento do gás pela distribuidora local em determinado ponto de saída.</p> <p>Nesse sentido, tendo em vista que a distribuidora local de gás canalizado exerce serviço público, sujeito ao interesse da administração pública, é cabível que o(s) carregador(es) que possua(m) relação comercial com a distribuidora local tenha(m) preferência na alocação do gás natural em determinado ponto de saída.</p>

	as QUANTIDADES DE GÁS alocadas conforme item acima, proporcionalmente às QUANTIDADES DE GÁS programadas por cada carregador de saída no PONTO DE SAÍDA em questão.	
Contrato (Entrada/Saída) Anexo III Item 8.2.1.(iv)	(iv) Falha de fornecimento de gás no âmbito do(s) GSA TRANSPORTE ENTRADA ou falha de recebimento no âmbito do(s) GSA TRANSPORTE SAÍDA ou a rescisão de qualquer desses instrumentos, por qualquer motivo, salvo se por culpa exclusiva do TRANSPORTADOR.	Não deverá ser considerada exceção à falha de serviço de transporte se o transportador der causa à falha de fornecimento ou recebimento de gás no âmbito do respectivo GSA Transporte.
Contrato (Entrada/Saída) Anexo III Item 8.2.1.1 (inclusão)	8.2.1.1 – Na hipótese prevista no item 8.2.1.(v) acima, o TRANSPORTADOR envidará todos os esforços necessários para regularizar o SERVIÇO DE TRANSPORTE em prazo razoável.	A manutenção das condições ideais de recebimento, movimentação e entrega de volumes de gás natural é obrigação do Transportador, o qual deverá envidar os esforços necessários para regularizar o serviço de transporte quando este for impactado por eventos tais como os descritos na alínea (v) do item 8.2.1, tendo em vista a possibilidade de redução ou interrupção do serviço de transporte.
Contrato (Entrada/Saída) Anexo III Item 9.2.1 / 9.2.2.	9.2.1 – O valor total das penalidades por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, em cada ANO, está limitado ao valor equivalente à aplicação de percentual de 10% (dez por cento) sobre o produto (i) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA para aquele ANO multiplicada pelo número de DIAS do ANO em questão pelo (ii) somatório da TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA E TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO. 9.2.2 – Acima desse limite, não será exigível do TRANSPORTADOR qualquer reparação por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, exceto no que se refere à redução aplicável ao ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA, nos termos do Anexo II, A ou B, conforme o caso.	Tendo em vista que o prazo dos contratos a serem celebrados por força desta chamada pública será de 1 (um) ano, conforme item 5.2 do Edital, o limite de responsabilidade de inicialmente indicado é desproporcional. Sugerimos a ampliação desse limite.
Contrato (Entrada/Saída)	(ii) – tentativa de furto de combustível e/ou GÁS NATURAL , Ato de sabotagem, de terrorismo, de vandalismo ou de destruição acidental de instalações da PARTE AFETADA, ainda que parcial, desde que sem	A mera tentativa ou até mesmo a ocorrência de furto de combustível e/ou Gás Natural não deve ser considerada como evento de força maior. Eventual ato desta natureza

<p>Anexo III Item 12.2.(ii)</p>	<p>culpa desta;</p>	<p>que afete as operações já está coberto por “atos de vandalismo”. Além disso, a inserção desta hipótese pode vir a ser interpretada como um incentivo para que o Transportador falhe no seu dever de vigiar as instalações de transporte.</p>
<p>Contrato (Entrada/Saída)</p> <p>Anexo III Item 12.7.1 / 12.9.1 /</p>	<p>12.7.1. – Ressalvado o disposto no item 12.9.1 abaixo, nenhum evento ou circunstância de FORÇA MAIOR suspenderá ou exonerará a obrigação do pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA nos prazos, volumes e valores previstos no CONTRATO. observado o disposto dos itens abaixo.</p> <p>12.9.1. – Caso o evento ou circunstância de FORÇA MAIOR afete o CARREGADOR na sua capacidade de disponibilizar GÁS ou GÁS PARA USO DO SISTEMA no PONTO DE ENTRADA, não será devido ao TRANSPORTADOR até o término do evento ou circunstância de FORÇA MAIOR a parcela de somatório do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA relativa à QUANTIDADE DE GÁS correspondente a capacidade de transporte afetada pela FORÇA MAIOR permanecerá devida ao TRANSPORTADOR, sem que assista o CARREGADOR qualquer direito à sua devolução permanecendo o TRANSPORTADOR sem direito a qualquer reparação.</p>	<p>Caso o evento de Força Maior, afete o transportador, o carregador é obrigado a manter todos os pagamentos e esses valores corresponderão a um crédito que seria deduzido em percentuais 10% (dez por cento) da Quantidade Diária Contratada de cada mês, até compensação total do referido crédito.</p> <p>Por outro lado, nos termos dos itens 12.19, se o evento de força maior afetar o carregador, este terá que efetuar o pagamento total ao transportador sem direito a qualquer devolução. Neste ponto, os itens relacionados merecem ajustes para equilibrar os direitos e obrigações decorrentes de evento de Força Maior entre as Partes.</p>
<p>Contrato (Entrada/Saída)</p> <p>Anexo III Item 12.10.1</p>	<p>12.10.1. – Ocorrendo uma situação que se caracterize como fato do príncipe, e desde que e na medida que tal situação, comprovadamente, afete uma das PARTES, o TRANSPORTADOR, impedindo-a ou onerando-a substancialmente de tal forma que a execução de suas obrigações, previstas no CONTRATO, se torne dificultosa e/ou extremamente gravosa e/ou prejudicial, acarretando um desequilíbrio econômico-financeiro à PARTE afetada ao TRANSPORTADOR, esta terá o direito de propor à outra PARTE a alteração do CONTRATO DE TRANSPORTE FIRME de modo a fazer cessar a dificuldade, a situação gravosa e/ou prejudicial, e o desequilíbrio econômico-financeiro ocorrido</p>	<p>Na redação somente é caracterizado o fato do Príncipe, afetando o transportador, permitindo ao mesmo a alteração do contrato para reestabelecimento do equilíbrio econômico financeiro.</p> <p>Por outro lado, não é prevista a ocorrência do fato do príncipe afetar o carregador, e consequentemente, não estão previstas medidas para assegurar o reequilíbrio econômico financeiro do mesmo.</p>

		Nesse sentido, sugere-se que a cláusula seja bilateral.
<p>Contrato (Entrada/Saída)</p> <p>Anexo III Item 13.1.3</p>	<p>13.1.3 – Na hipótese de rescisão do CONTRATO na forma dois itens 13.1.1 e 13.1.2 desta Cláusula, o CARREGADOR está obrigado a pagar ao TRANSPORTADOR, como indenização única aplicável a tal rescisão, o valor das perdas e danos comprovado e diretamente sofrido pelo TRANSPORTADOR, excluídos os danos indiretos e lucros cessantes. A indenização mínima devida ao TRANSPORTADOR nessa hipótese será correspondente ao valor relativo ao ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE somado ao ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA que seriam devidos até o termo final do CONTRATO.</p>	<p>Ajuste realizado para tornar consistente o valor da indenização por culpa do Carregador em vista do disposto na cláusula 13.2.4, que trata da indenização aplicável em decorrência de evento de rescisão imputável ao Transportador.</p> <p>Em caso de término antecipado por culpa do Carregador, a indenização mínima devida ao Transportador não é aceitável, na medida em que um dos princípios gerais dos contratos é a expressa exclusão de lucros cessantes (conforme redação original da cláusula 13.1.3 e da 13.2.4). Entendemos que a proibição de lucros cessantes significa a inadmissão do pagamento do Encargo de Serviço de Transporte somado ao Encargo de Transporte Não Utilizado, até o fim do contrato, como se vigente estivesse.</p>
<p>Contrato (Entrada/Saída)</p> <p>Anexo III Item 13.2.4. / 13.2.4.1 (inclusão)</p>	<p>13.2.4. – Na hipótese de rescisão do CONTRATO em decorrência de evento de rescisão imputável ao TRANSPORTADOR, este se obrigará a pagar ao CARREGADOR, como indenização única e aplicável a tal rescisão, o valor das perdas e danos comprovadamente e diretamente sofridos pelo CARREGADOR, excluídos desse valor quaisquer danos indiretos e lucros cessantes decorrentes desta rescisão.</p> <p>13.2.4.1 – Para fins de aplicação do item 13.2.4 acima, o TRANSPORTADOR deverá indenizar o CARREGADOR por todo e qualquer valor pago pelo CARREGADOR ao consumidor final do GÁS a título de indenizações, multas e/ou penalidades decorrentes do inadimplemento das obrigações do CARREGADOR, na qualidade de fornecedor do gás a jusante da REDE DE TRANSPORTE, por força do término antecipado do CONTRATO por culpa exclusiva do TRANSPORTADOR.</p>	<p>O conceito de danos diretos e indiretos não é bem delineado na doutrina e na jurisprudência brasileira, ficando sujeito à discussão os limites dos seus respectivos conceitos.</p> <p>Nesse sentido, a inclusão pretende esclarecer o valor devido à Carregadora pela Transportadora, que deverá refletir os valores efetivamente cobrados e pagos aos consumidores finais pelos Carregadores no âmbito dos respectivos contratos pela falha no fornecimento do gás a jusante da instalação de transporte, a título de indenizações, multas e/ou penalidades decorrentes da rescisão no âmbito do Contrato de Transporte de Gás Natural.</p>

<p>Contrato (Entrada/Saída)</p> <p>Anexo III Item 15.1</p>	<p>15.1. – Com a finalidade de assegurar ao TRANSPORTADOR o recebimento dos pagamentos estipulados no presente CONTRATO, incluindo as verbas rescisórias determinadas na forma do item 13.1.3 deste TCG, o CARREGADOR deverá instituir, em favor do TRANSPORTADOR, e a ele apresentar, nos prazos e montantes previstos nos itens 15.2 e 15.2.1, uma garantia de pagamento sob uma das seguintes modalidades (“GARANTIA DO CONTRATO”):</p>	<p>O valor da garantia não deverá incluir o valor das verbas rescisórias. Entendemos que a garantia deve cobrir apenas o período de exposição do Transportador ao inadimplemento do carregador, que é de 60 dias, conforme cláusula 13.1.1.(i). Vide também sugestão abaixo.</p>
<p>Contrato (Entrada/Saída)</p> <p>Anexo III Item 15.2</p>	<p>15.2. – Se este CONTRATO tiver DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE fixada em 1º. de janeiro de 2020 ou 1º. de janeiro de 2021, a GARANTIA DO CONTRATO deverá ser prestada na data de celebração do CONTRATO, e seu valor deverá ser equivalente ao produto de 365 (trezentos e sessenta e cinco) 60 (sessenta) vezes a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA vezes a TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, a TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO (“VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO”), devendo permanecer válida durante toda a sua vigência.</p>	<p>O valor da garantia correspondente ao período contratual de 365 dias se mostra demasiadamente excessivo.</p> <p>O item 13.1.1.(i) confere o direito ao Transportador de rescindir o contrato em caso de atraso no pagamento de algum documento de cobrança por período igual ou superior a 60 (sessenta) dias. Nesse sentido, entendemos que o valor adequado da garantia também deve refletir este mesmo prazo.</p>

Este formulário deverá ser encaminhado à ANP para o endereço eletrônico: sim@anp.gov.br, fax (21) 2112-8618.