

CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICAS Nº 08/2019

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS

OBJETIVO: Obter subsídios e informações adicionais sobre o 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.), em atendimento ao disposto na Lei nº 11.909/2009.

CONTRIBUIÇÕES

A **Associação Brasileira da Indústria Química — ABIQUIM**, representando os consumidores de gás natural que atuam no setor químico e petroquímico, honrada com a oportunidade que essa r. ANP lhes concedeu para conhecer e discutir os relevantes aspectos do Edital de Chamada Pública para a contratação de capacidade do GasBol, vêm, no legítimo exercício de seus objetivos institucionais, apresentar suas considerações acerca da matéria, com vistas a contribuir com o aperfeiçoamento da chamada pública a ser realizada.

Preliminarmente, registrando que a Abiquim representa o segmento químico e portanto o industrial que mais consome gás natural no Brasil, abrangendo cerca de 25% do consumo industrial, é imprescindível oportunizar aos consumidores, principalmente àqueles que estão sediados em mercados abertos, o conhecimento da dinâmica da contratação de transporte para permitir a procura e tratativas com demais fornecedores de gás com vistas à retomada da competitividade setorial.

Todavia, em face do edital e consequente minuta de contrato em discussão, não nos parece eficiente e tampouco equilibrada a relação proposta; mesmo sendo possível a delegação para a realização da chamada pública em caráter indireto, o ineditismo da sua realização exige, não só melhor detalhamento das etapas a serem superadas

pelos interessados, como maior prazo para sua assimilação e efetivo aperfeiçoamento das normas editalícias e contratuais para propiciar maior concorrência e oportunidades.

Com esse espírito, o de aperfeiçoamento, é que a Abiquim contribui com questões fundamentais para a segurança jurídica e isonomia entre os interessados, vindo a expor pontos de cunho geral e específicos às minutas apresentadas.

Com relação aos aspectos gerais, é forçoso registrar o desequilíbrio entre as partes contratantes, com a imposição de condições que deixam os potenciais carregadores expostos aos interesses e interpretações da transportadora.

Como simples exemplo, constatamos que eventuais erros de faturamento de responsabilidade da transportadora serão quitados com aplicação de multa pelos carregadores, sem que lhes fosse dada equivalência, ou seja, caso venham a quitar quantias maiores que as efetivamente devidas, os valores adicionados serão descontados somente com atualização.

Com maior relevância, no entanto, verifica-se efetivo desequilíbrio nas condições afetas à aplicação de penalidades por divergências entre valores nominados e realizados, que podem acarretar em significativo aumento da renda do transportador em detrimento do carregador.

Adotando-se um exemplo hipotético, verificamos a possibilidade de o transportador vir a receber 50% (cinquenta por cento) a mais dos valores originalmente devidos na hipótese de aplicação das condições e critérios constantes da minuta de contrato, pois vejamos:

— Supomos um transportador com contrato com três carregadores, aqui denominados A, B e C e no quadro abaixo o resumo de um mês operacional, para um ponto de entrada, sendo que o mesmo procedimento deve ser aplicado para a saída.



Volumes em milhões de
m³

Carregador	Qdc	Qda	Qea	Qena	Qtran	Qntrans
A	10	8	0	0	8	2
B	6	7	0	1	8	0
C	4	5	0	1	6	0
TOTAL	20	20	0	2	22	-2

- o carregador A tem um contrato de 10 milhões de m³/dia e no mês em questão teve uma alocação de 8 milhões de m³/dia e portanto deixou de utilizar sua capacidade em 2 milhões de m³/dia;
- o carregador B tem um contrato de 6 milhões de m³/dia e no mês em questão teve uma alocação de 6 milhões de m³/dia e uma quantidade excedente não autorizada de 1 milhão de m³/dia
- o carregador C tem um contrato de 4 milhões de m³/dia e no mês em questão teve uma alocação de 4 milhões de m³/dia e uma quantidade excedente não autorizada de 1 milhão de m³/dia

No caso hipotético, o transportador contratou volume total de 20 milhões de m³/dia e no mês em questão realizou uma alocação de 18 milhões de m³/dia, e mais uma quantidade excedente não autorizada de 2 milhões de m³/dia, completando, portanto o transporte contratado de 20 milhões de m³/dia sem percepção de qualquer desequilíbrio.

Supondo que a tarifa total a ser paga pelos carregadores seja R\$ 1/m³ o transportador deveria ter uma receita de R\$ 20 milhões/dia naquele mês, mas cada carregador teria os seguintes desembolsos:



Pagamentos em milhões R\$/dia considerando tarifa de R\$ 1,0/m3

Carregador	Encargo de serviço de Transporte	Encargo de serviço Excedente autorizado	Encargo de serviço Excedente não autorizado	Encargo de capacidade de transporte não utilizada	Total pago
A	8	0	0	2	10
B	6	0	5	0	11
C	4	0	5	0	9
TOTAL	18	0	10	2	30

Vale dizer, os carregadores desembolsaram a maior R\$ 30 milhões/dia naquele mês, aumentando em 50% a receita do transportador.

Verifica-se, pois, que as penalidades individualmente impostas aos carregadores é excessiva, dado não ter havido qualquer desequilíbrio na estrutura operacional do transportador, de modo a acarretar verdadeiro desequilíbrio da relação.

Disso decorre a necessidade de estipulação de mecanismo que enfrente essa questão, na medida em que, considerando a capacidade de o transportador amortecer eventuais desequilíbrios, as infrações dificilmente ocorrem ao mesmo tempo, de modo que o desequilíbrio total é sempre menor, ou no máximo igual, que a soma de cada desequilíbrio.

Para tanto, sugerimos a avaliação da fixação de penalidades equivalentes ao desequilíbrio final da somatória dos contratos, distribuindo-se efetivo valor a cada um dos carregadores na proporção do desequilíbrio a que deu causa, de modo a preservar, não só a receita do transportador, mas, principalmente o equilíbrio das partes sem que haja um aumento injustificado dos custos associados ao transporte contratado.

Outra importante questão que demonstra o desequilíbrio contratual reside nas condições afetas à caracterização de eventos de força maior e seu reflexo nas obrigações das partes. Pela regra contratual, à transportadora tudo pode, mas ao carregador incumbe somente as obrigações.

Não nos parece razoável admitir que eventos decorrentes de fato de terceiros possam afetar as obrigações da transportadora, mas não afetem, de qualquer modo, as



obrigações dos carregadores. Evidentemente, tratando-se de evento de força maior, é de se exigir isonomia entre as partes, sob pena de beneficiamento do transportador.

Ademais, sob a ótica jurídica conceitual, há que se distinguir fato do princípio da caracterização de força maior, não cabendo identificar e diferenciar alterações da legislação como eventos que autorizem somente a transportadora, mais uma vez, a recuperar o equilíbrio contratual.

Tecidas essas considerações genéricas, passamos a registrar pontos específicos que merecem atenção por parte do Regulador para o aprimoramento da Chamada Pública e decorrente contratação de capacidade firme.

Editais de Chamada Pública

1. Cláusula 3. Cronograma. O cronograma deve ser ajustado para que a data designada para a assinatura do Termo de Compromisso pela TBG seja fixado em data posterior à data de entrega das garantias financeiras do contrato, alinhada aos objetivos das etapas 2.2.9 e 2.2.10 do edital. Dessa forma, sugerimos que a data para a entrega das garantias financeiras do contrato seja anterior à data de assinatura do Termo de Compromisso.
2. Cláusula 4.3.2 e outras. Desnecessidade de autenticação. O art. 9 do Decreto n. 9.094/2017 dispensou o reconhecimento de firma e a autenticação de cópia dos documentos expedidos no País e destinados a fazer prova junto a órgãos e entidades do Poder Executivo federal. Dessa forma, sugerimos a exclusão da necessidade de autenticação.
3. Cláusula 4.3.5. Princípio da segurança jurídica. Ao Carregador em situação irregular deve ser oportunizado o saneamento da irregularidade pela ANP com a prévia notificação antes do cancelamento da inscrição pela irregularidade perante a ANP. Dessa forma, sugerimos a seguinte redação:



"4.3.5 O Participante que, durante a Chamada Pública, estiver em situação irregular perante a ANP em relação aos requisitos da Resolução ANP nº 051/2013, terá sua Inscrição cancelada e será excluído da Chamada Pública, após dada ciência à ANP.

4.3.5.1 A irregularidade perante a ANP ocorrerá nos casos em que o agente tiver sido notificado para o saneamento da irregularidade e não o fizer em prazo razoável fixado ou acordado pela ANP.

4.3.5.21 O Participante que tiver submetido Proposta Garantida e vier a ter sua Inscrição cancelada, terá sua Garantia Financeira da Proposta Garantida devolvida, em até 5 (cinco) dias após a conclusão da Chamada Pública."

4. Cláusula 5.3.4. Garantia de proposta. O percentual do valor da garantia na proposta garantida exigida é muito elevada e não é razoável e proporcional se comparada com a garantia contratual, o que pode ser uma barreira de entrada desnecessária aos interessados em concorrer por capacidade. Dessa forma, ainda que a multa seja mantida nos atuais patamares, a garantia pode ser reduzida para 1%, cabendo aos agentes que incidirem na sanção serem notificados para pagar o valor devido sob pena de execução da garantia e do residual. Um exemplo da falta de razoabilidade pode ser feita se comparamos a garantia para oferta em licitações de E&P e a garantia do PEM. Dessa forma, sugerimos a seguinte redação:

"5.3.4 O montante de Garantia Financeira da Proposta Garantida exigido de cada Participante da Chamada Pública será equivalente a 1% (cinco por cento) do valor referente à Solicitação de Capacidade submetida na primeira Rodada de Propostas Garantidas.

5.3.4.1 A sanção pelo desclassificação após a apresentação da garantia financeira será de 10% do valor da Capacidade submetida.

5.3.4.2 O agente será notificado para o pagamento da sanção, sob pena de execução da garantia financeira e do residual da sanção não garantida."



5. Cláusula 5.9.4. Prazo para correção de erro material. Em respeito ao princípio da ampla concorrência, é relevante outorgar prazos para o saneamento de incorreção materiais nas propostas, antes de serem consideradas inválidas. Dessa forma, sugerimos a seguinte redação:

"5.9.4 As Manifestações de Interesse e Propostas Garantidas somente serão consideradas válidas quando:

- a) estiverem corretamente preenchidos todos os campos obrigatórios;
- b) forem assinadas pelo Representante de sociedades ou consórcios que tiverem sua Inscrição deferida; e
- c) cumprirem com a data estabelecida no Cronograma.

5.9.4.1 Será admitida no prazo de 2 (dois dias úteis) 48 horas, após notificação, a correção dos campos obrigatórios que estejam incorretamente preenchidos."

6. Clausula 7.6.4. Recurso ao executor indireto da Chamada Pública. A execução indireta pela ANP não outorga plena autonomia para a TBG ser a autoridade última na análise de Impugnações do Resultado Final do Processo de Chamada Pública, cabendo à ANP, na qualidade de autoridade competente para decidir em última instância as impugnações. Assim, propomos que após a impugnação apreciada pela TBG, seja admitida a interposição de recurso para a ANP em casos de violação às regras, evitando-se a judicialização prematura de situações que podem ser elididas pela ANP, nos termos da Lei n.º 11.909/09. Dessa forma, propomos a seguinte redação:

"7.6.4 Após conclusão do processo descrito no item 7.6.3, a TBG divulgará o Resultado do Processo de Chamada Pública, que será publicado em jornal de grande circulação e no DOU, explicitando a Alocação de Capacidade para cada Carregador Vencedor.



7.6.4.1 Os interessados terão direito de apresentar recurso à ANP contra o Resultado do Processo de Chamada Pública, em até 10 dias após a publicação do resultado no DOU.

7.6.5.1 A ANP provendo o recurso, divulgará a correção do Resultado do Processo de Chamada Pública, expondo suas motivações, e o Processo de Chamada Pública deverá ser parcial ou totalmente reiniciado, nos mesmos termos do item 7.4.11, alterando-se o Cronograma previsto na Seção 3."

Minuta de Contrato de Transporte – Entrada e Saída:

Anexo III – Termos e Condições Gerais do Contrato

1. Cláusula 8.2.1. Muitas hipóteses de exoneração de Falha do Serviço de Transporte. As hipóteses de exoneração de Falha de Serviço de Transporte devem ser limitadas a eventos extraordinários sob pena de desequilibrar a relação contratual entre o Carregador e o Transportador. Dessa forma, sugerimos as exclusões das hipóteses:

1.1 alínea "i" – a greve dos empregados da TBG que afete os serviços não pode ser considerada como hipótese de força maior, pois nessa relação laboral, cabe à TBG adotar as medidas para a mitigação dos serviços, respondendo por falhas decorrente de problemas gerados por seus empregados. Essa exclusão está definida no item 12.3.1 (ii), mas deve ser expressamente endereçada como evento excluído de Força Maior. Assim, sugerimos a seguinte redação:

"(i) FORÇA MAIOR do TRANSPORTADOR, com exclusão da greve dos empregados de uma PARTE ou qualquer outra perturbação de natureza similar executada somente pelos empregados, agentes, contratados ou subcontratados da PARTE, que afete apenas uma das PARTES."

1.2 alínea "iii" - redução de fluxo por gás desconforme. Os custos decorrentes da Falha do Serviço de Transporte causada por um Carregador ao lançar gás desconforme no Gasoduto, deve ser exigido exclusivamente desse agente. Dessa forma, considerando que o Transportador é obrigado a avaliar a qualidade do gás que



recebe, deve ser considerada Falha do Serviço a redução de fluxo causada pela injeção de gás desconforme. Os custos dessa Falha de Transporte devem ser atribuídas exclusivamente ao Carregador de forma regressiva pelo Transportador, não podendo ser exonerada a responsabilidade dos agentes. Dessa forma, sugerimos a supressão.

1.3 alínea "iv" – A falha no fornecimento de gás o âmbito do GSA TRANSPORTE ENTRADA ou GSA TRANSPORTE SAÍDA é de responsabilidade do Transportador, não podendo o risco dessa atividade ser dividido com o Carregador. Dessa forma, sugerimos a supressão.

1.4 alínea "v" – risco iminente das instalações que não sejam causadas por força maior derivam da falta de manutenções das instalações, obrigação essencial do Transportador. Dessa forma, sugerimos a supressão.

2. Cláusulas 8.2.2 e 8.2.3. Ajustes decorrentes das considerações anteriores. A depender do que seja admitido, as Cláusulas 8.2.2 e 8.2.3 devem ser ajustadas para refletir simetricamente os ajustes da 8.2.1.

3. Cláusula 9.2.1. O Cap de indenização está muito baixo para contratos ship or pay. Nessa modalidade de contrato, a falha deve refletir o dano ou no mínimo, 50% sobre o produto da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA 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. Dessa forma, sugerimos a seguinte redação:

"9.2.1 O valor total das penalidades por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, em cada ANO, está limitado ao valor equivalente à aplicação do percentual de 50% (cinquenta por cento) sobre o produto (i) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA 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."



4. Cláusula 10.2.3. Acréscimo moratório. É inadmissível a cobrança de mora do Carregador por culpa do Transportador. Dessa forma, se houve erro na emissão do Documento de Cobrança Estimados, seria devido no máximo o IGP-M. Além disso, não se está fixando multa para o caso de cobrança de valor acima do devido, conforme cláusula 10.2.4 o que torna a relação assimétrica e desbalanceada, atentando contra o equilíbrio do contrato. Dessa forma, sugerimos a seguinte redação:

"10.2.3 Caso o TRANSPORTADOR identifique, após a emissão de DOCUMENTOS DE COBRANÇA ESTIMADOS, que os valores que lhe são devidos são maiores do que os que foram lançados com base em estimativas, o TRANSPORTADOR terá o direito de cobrar do CARREGADOR a diferença apurada, corrigida monetariamente de acordo com o IGP-M, no primeiro mês subsequente ao da data em que a diferença tiver sido identificada."

5. Cláusula 10.4.1. Acréscimo moratório por diferença de quantidade de gás. É inadmissível a cobrança de mora do Carregador por culpa do Transportador em não medir e cobrar adequadamente a quantidade de gás. Dessa forma, se houve erro na medição, seria devido no máximo o IGP-M. Além disso, não se está fixando multa para o caso de cobrança de quantidade superior ao transportado, o que torna a relação assimétrica e desbalanceada, atentando contra o equilíbrio do contrato. Dessa forma, sugerimos a seguinte redação:

"10.4.1 Na hipótese de identificação de diferenças nas QUANTIDADES DE GÁS transportadas para o CARREGADOR, não decorrentes de eventos de medição, nos termos da Cláusula 2.7 do Apêndice I deste TCG, no prazo de até 60 (sessenta) Dias de emissão do DOCUMENTO DE COBRANÇA, o TRANSPORTADOR emitirá, no mês subsequente ao da identificação das referidas diferenças, Documento de Cobrança para fins de acréscimo ou contendo a dedução das QUANTIDADES DE GÁS transportadas, não sendo devidos acréscimos moratórios e/ou penalidades."



6. Cláusula 10.6.1. Erros na fatura ou no volume podem ocorrer para mais, devendo ser admitida a retenção de algum percentual da fatura. Dessa forma, sugerimos a possibilidade de retenção e até 10% do valor da fatura, dos quais poder-se-á cobrar mora se a retenção for improcedente, conforme decisão fundamentada do Transportador, cabendo ao carregado buscar o judiciário para a reparação do dano. Dessa forma, sugerimos a seguinte redação:

"10.6 O CARREGADOR deverá efetuar o pagamento integral dos valores indicados no DOCUMENTO DE COBRANÇA, podendo deduzir de forma motivada até 10% do valor da fatura.

10.6.1 O CARREGADOR notificará o TRANSPORTADOR, nos termos do procedimento estatuído no parágrafo 11.1 e ss. sobre os motivos da retenção. Não sendo reconhecido o erro na cobrança, será devido correção e multa moratória."

7. Cláusula 10.6.2. Reciprocidade da relação e o direito de deduzir, reter ou compensar valores devidos. O equilíbrio da relação contratual é essencial para o saudável desenvolvimento das relações jurídicas dele derivadas. A existência de poder para o Transportador compensar quaisquer valores devidos deve ser oportunizado ao Carregador. A inexistência desse equilíbrio, torna a relação assimétrica e desbalanceada. Dessa forma, sugerimos a seguinte redação:

"10.6.2 O CARREGADOR e TRANSPORTADOR, sem prejuízo de quaisquer outros direitos de que disponha, poderá compensar quaisquer quantias vencidas e devidas pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR com toda e qualquer quantia devida pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR nos termos deste CONTRATO ou de outros contratos de transporte dos quais o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR sejam partes."

8. Cláusula 10.7.2. Razoabilidade do prazo de suspensão. A suspensão do Serviço de Transporte deve ser uma consequência da inadimplência, mas é necessário que seja razoável na suspensão de um serviço que pode atentar contra o abastecimento energéticos de atividades que podem ser de interesse público. Dessa forma, o prazo



de 15 dias não se mostra razoável, devendo ser fixado no mínimo 90 dias, nos seguintes termos:

"10.7.2 Se, após 90 (noventa) Dias do vencimento de determinado DOCUMENTO DE COBRANÇA, o CARREGADOR ainda não tiver efetuado seu integral pagamento com os acréscimos moratórios previstos no item 10.7.1 desta Cláusula, o TRANSPORTADOR poderá, a seu critério, optar por limitar ou suspender a prestação do SERVIÇOS DE TRANSPORTE em favor do CARREGADOR até a integral liquidação do débito."

9. Cláusula 12.2.1. Exclusão da greve como Força Maior. Ainda que a greve seja tipicamente um evento de força maior, solicitamos a exclusão expressa dessa hipótese, nos termos da sugestão que fizemos na Cláusula 8.2.1 (i). Dessa forma, sugerimos a seguinte redação:

"12.2.1 Sem prejuízo da caracterização de quaisquer outros eventos como FORÇA MAIOR e apenas a título meramente exemplificativo, as PARTES concordam que os eventos abaixo relacionados, desde que atendido o disposto no item 12.1 desta Cláusula acima, serão aceitos como eventos de FORÇA MAIOR:

ato de atentado público ou terrorista, guerra declarada ou não, ameaça de guerra, revolução, guerrilha, insurreição, comoção civil, revolução, tumulto, rebelião, insurreição militar, golpe de estado, estado de sítio, declaração de estado de emergência ou lei marcial, embargo ou bloqueio que afete ambas as PARTES;"

10. Cláusula 13.1.1 (i). O atraso para gerar a rescisão do contrato deve ser algo irremediável por outros meios de solução de controvérsia. Da mesma forma, a recuperação judicial ou extrajudicial não pode ser uma hipótese, considerando que a interrupção do contrato de transporte nessa situação é uma declaração de falência da Recuperanda e atenta contra os princípios de preservação da empresa estabelecidos pela Lei n.º 11.101/05. Dessa forma, sugerimos que o atraso deva ser superior a 180 dias para gerar a rescisão do contrato, nos seguintes termos:



"13.1.1 Os seguintes eventos darão ao TRANSPORTADOR o direito de requerer a rescisão imediata do CONTRATO:

atraso no pagamento de um DOCUMENTO DE COBRANÇA por período igual ou superior a 180 (cento e oitenta) DIAS contados do seu vencimento, salvo se submetido ao procedimento previsto na Cláusula Onze. O TRANSPORTADOR estará automaticamente autorizado a compensar os valores relativos a tal DOCUMENTO DE COBRANÇA com quaisquer valores devidos pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, notificando o CARREGADOR sobre a compensação realizada. Se tal compensação não for suficiente para quitar o montante referente a tal não pagamento, o TRANSPORTADOR poderá executar a GARANTIA prevista da Cláusula Quinze deste TCG e/ou rescindir o CONTRATO;

...

dissolução ou decretação de falência do CARREGADOR."

Apêndice II – Balanceamento

1. Cláusulas 4.2.1, 4.3.1, 4.4.1 e 4.5.1 (equivocadamente numerada como 4.4.1). As penas devidas pelos Carregadores deve estar alinhada e equilibrada com as penas devidas pelo Transportador por Falha do Serviço de Transporte, ou seja, em vez de ser duas vezes a soma dos encargos em cada dessas cláusulas, ser apenas uma vez, considerando que o valor não dispensa o pagamento do encargos de capacidade transportada. Além do que, multas no valor de até CINCO vezes o valor da soma dos encargos de transporte aliado à obrigação de pagar outros valores que sejam devidos pelo Transportador, como valores devidos com o pagamento de multas pela Falha do Serviço de Transporte causadas a outros Carregadores pela falha de um Carregador, gera um enriquecimento sem causa. O equilíbrio da relação contratual é essencial para o saudável desenvolvimento das relações jurídicas dele derivadas. A inexistência desse equilíbrio, torna a relação assimétrica e desbalanceada. Dessa forma, sugerimos a seguinte redação:



"4.2.1 O CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR uma penalidade resultante do produto de (i) o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO pela (ii) QUANTIDADE DE GÁS, convertida para MMBTU tomado por base o PCR, correspondente à parcela da VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA que exceder, em módulo, o limite estabelecido no Anexo I, A ou B, conforme o caso, Apêndice D.

...

4.3.1 O CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR uma penalidade diária resultante do produto de (i) o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO pela (ii) QUANTIDADE DE GÁS, convertida para MMBTU tomado por base o PCR, equivalente a uma vazão de Gás média diária igual ao maior entre:

...

4.4.1 Caso, ao longo do DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR verifique que a vazão de GÁS instantânea ultrapassa a qualquer momento a CAPACIDADE TÉCNICA do PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA em questão, conforme estabelecida no Anexo I, A ou B, conforme o caso, Apêndice A, o CARREGADOR estará sujeito ao pagamento da penalidade de Sobre-Vazão resultante do produto de (i) o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO pela (ii) QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA de GÁS no referido PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, convertida para MMBTU tomado por base o PCR.

...

4.5.1 Se o CARREGADOR não corrigir o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR na forma prevista no item 1.10 do Apêndice II do



TCG, o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR uma penalidade por DESEQUILÍBRIO no valor igual ao produto (i) da parcela do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR em questão que exceda o limite estabelecido na Cláusula 1.5.2 deste Apêndice II do TCG, convertido para MMBTU tomado por base o PCR, por (ii) o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO.

Sendo o que tínhamos a contribuir, colocamo-nos à disposição para maior detalhamento.

Atenciosamente,



Fátima Giovanna Coviello Ferreira
Diretora de Economia e Estatística