



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

NOME: COMPANHIA DE GÁS DA BAHIA - BAHIA GÁS

<input checked="" type="checkbox"/> ( x ) agente econômico <input type="checkbox"/> ( ) consumidor ou usuário			<input 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	
6.2.6 (Minuta do Edital)	Definição de tarifa com componente postal:  6.2.6 O componente postal das tarifas de transporte dos Pontos de Entrada foi definido em 100% (cem por cento) da parcela da receita a ser recuperada pelos Ponto de Entrada. O componente postal das tarifas de transporte das Zonas de Saída foi definido em 100% (cem por cento) da parcela da receita a ser recuperada pelas Zonas de Saída.	<p>O tipo de metodologia tarifária mais adequada para alocar os custos do transporte aos carregadores depende fundamentalmente do nível de maturidade do mercado de gás, o qual pode ser avaliado a partir da extensão da malha de gasodutos de transporte, sua abrangência, complexidade (interconexões), capacidade de transporte e volumes movimentados.</p> <p>A transição abrupta para o modelo de tarifação por Entrada/Saída, tomando como referência o mercado de gás natural europeu não necessariamente levará ao aumento da competitividade do gás natural no mercado brasileiro. Notadamente, o grau de maturidade daquele mercado de gás natural, quando da publicação do Regulamento Nº 715/2009 do Parlamento Europeu, que determinou a adoção do modelo de Entrada e Saída, exceto para alguns mercados isolados ou emergentes, era completamente diverso do atual estágio do mercado de gás no Brasil, que possui um baixo grau de maturidade.</p> <p>Além disso, o modelo de tarifação baseado na distância ponderada pela capacidade pode favorecer os carregadores com múltiplos contratos de Entrada/Saída, devido ao efeito de portfólio ("portfolio effect"), que permite minimizar os custos de transporte com swaps implícitos através da gestão desses contratos, em detrimento dos novos entrantes,</p>	

		<p>cuja capacidade de realizar esses <i>swaps</i> é muito mais limitada. [<b><i>Bringing Gas to the Market</i></b> - <i>Gas Transit and Transmission Tariffs in Energy Charter Treaty Countries: Regulatory Aspects and Tariff Methodologies</i>. Energy Charter Secretariat (2012).]</p> <p>A aplicação do modelo de Entrada/Saída no momento atual expõe a indústria de gás natural brasileira, em especial os mercados geograficamente afastados dos pontos de entrada, a minguar, dada a latente possibilidade de os custos de transporte do gás natural para esses mercados reduzirem a competitividade desse energético.</p> <p>Ademais, a forma de disponibilização da memória de cálculo das tarifas de referência não dá a transparência devida ao processo de Chamada Pública, uma vez que sua leitura e interpretação torna-se bastante complicada, quiçá inviável, havendo inclusive abas ocultas na planilha disponibilizada.</p> <p>Conforme Nota Técnica N° 11/2016 SCM-ANP, o modelo de tarifação postal privilegia a universalização do serviço, além de ser mais simples e transparente, o que facilita a entrada de novos ofertantes. Desse modo, e por entender que ainda há enorme necessidade de expansão da rede de transporte, a tarifa postal é ainda a que melhor se adequa ao atual estágio de maturidade do mercado de gás natural brasileiro.</p> <p>Não obstante caso haja pela ANP necessidade de migração para o modelo de entrada e saída, que seja feita através de alteração gradual dos percentuais do sinal locacional.</p>
5.4.3 (Minuta do Edital)	<p>Redução do período da garantia para 30 dias:</p> <p>5.4.3 Para os Contratos de Prestação de Serviços de Transporte Firme cujo objeto seja o Produto 1 ou o Produto 5, definidos no item 5.7, a Garantia do Contrato deverá ser prestada na data de celebração do Contrato, e seu valor deverá ser equivalente ao produto de 30 (trinta) multiplicado pela Quantidade Diária Contratada, multiplicado pela Tarifa de Transporte Firme (“Valor da Garantia do Contrato”), devendo permanecer válida durante toda a sua vigência.</p>	<p>A garantia com base no valor de 365 corresponde a uma soma vultosa, equivalente ao valor do contrato, prática incomum no mercado de gás natural. O valor de 30 mostra-se mais razoável e alinhado à prática de mercado, e corresponde ao período de faturamento previsto no contrato.</p>
ANEXO II-B APÊNDICE B B.1 (iii)	<p>Alteração da cobrança do Encargo: (iii) Encargo de Serviço Excedente Não Autorizado:</p> $ESENA = \sum_{i=1}^N QENA_i \times 2 \times (TCE + TCT + TM + TCS + TCEmp)$	<p>Já existe penalidade ao CARREGADOR por DESEQUILÍBRIO, conforme item 4.4.1 do APÊNDICE II do TCG, transcrito abaixo, havendo o risco de cobrança quase que em duplicidade. Recomenda-se adotar o valor para o Encargo de Serviço Excedente Não Autorizado igual ao Encargo de Serviço Excedente Autorizado.</p>

(Minuta do Contrato de Saída)		“4.4.1 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) 5 vezes 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.”
ANEXO III - TCG 7.2.1 (i) e (iii) (Minuta do Contrato de Saída)	Retirada dos itens abaixo: <del>(i) Para PONTOS DE SAÍDA que interconectam a REDE DE TRANSPORTE exclusivamente a consumidores livres;</del>  <del>(iii) Para PONTOS DE SAÍDA que interconectam a REDE DE TRANSPORTE concomitantemente a consumidores livres localizados dentro da área de concessão de companhia distribuidora local de gás e à rede de distribuição de companhia distribuidora local de gás;</del>	Não existe previsão legal que permita a hipótese apresentada pelo item 4.2.1 (i) ( <i>by-pass</i> físico na distribuição), pois, conforme Art. 25 §2º da Constituição, cabe aos Estados explorar diretamente, ou mediante concessão, os serviços locais de gás canalizado.
ANEXO III - TCG 9.2 (Minuta do Contrato de Saída)	Alteração do valor da penalidade: 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 <del>30%</del> (trinta 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.	Não é razoável a aplicação do percentual de apenas 10%. A elevação do percentual para 30% indica ao TRANSPORTADOR uma sinalização mais adequada do risco associado à FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE.
ANEXO III - TCG 13.2.1 (Minuta do Contrato de Saída)	Alteração do valor da penalidade: 13.2.1 Os seguintes eventos darão ao CARREGADOR o direito de requerer a rescisão do CONTRATO: (ii) se, em decorrência de FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR deixar de transportar uma QUANTIDADE DE GÁS superior a <del>30%</del> (trinta por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA por um período superior a 30 (trinta) DIAS contínuos ou 45 (quarenta e cinco) DIAS alternados a cada ANO, exceto se a FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE tenha sido ocasionada por um evento de FORÇA MAIOR.	O percentual de 30% é mais adequado à alteração proposta acima para o item 9.2.1.
APÊNDICE I - TCG	Limitar o número máximo de dias de MANUTENÇÕES PROGRAMADAS no ANO a 45 dias contínuos ou 60 dias alternados.	A inclusão de um item para restringir o número de dias de duração das MANUTENÇÕES PROGRAMADAS incentiva a eficiência na gestão de manutenção.

4.2 (Minuta do Contrato de Saída)		
APÊNDICE I - TCG 4.2.5 e 4.3.2 (Minuta do Contrato de Saída)	<p>Alteração do intervalo do planejamento de manutenção:</p> <p>4.2.5 Qualquer alteração no planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA deverá ser confirmada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR mediante NOTIFICAÇÃO com, no mínimo, <b>30 (trinta) DIAS</b> de antecedência, detalhando o período em que se dará a manutenção e a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE que será afetada pela mesma.</p> <p>4.3.2 Qualquer manutenção não prevista no planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA, ou notificada em prazo inferior a <b>30 (trinta) DIAS</b>, será classificada como MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA.</p>	O intervalo de apenas 30 (trinta) DIAS é mais adequado, considerando a prática adotada pela indústria de gás natural no Brasil.
APÊNDICE I - TCG 4.2.7 (Minuta do Contrato de Saída)	<p>Retirada de trecho abaixo:</p> <p>4.2.7 No caso de uma MANUTENÇÃO PROGRAMADA, o CARREGADOR permanecerá obrigado a pagar o ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE <del>e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA</del> atribuível ao DIA OPERACIONAL em questão.</p>	O CARRREGADOR não deve ser onerado pelo pagamento do ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA devido a uma eventual restrição à capacidade de transporte por MANUTENÇÃO PROGRAMADA por parte do TRANSPORTADOR.
APÊNDICE II - TCG 4.5 (Minuta do Contrato de Saída)	<p>Retirada de trecho abaixo:</p> <p><del>4.5 Responsabilidade Adicional do CARREGADOR</del></p> <p><del>4.5.1 Sem prejuízo do pagamento de quaisquer penalidades aplicáveis e pré estabelecidas nesta Cláusula Quarta, o CARREGADOR é o responsável, perante o TRANSPORTADOR, pelos danos, custos adicionais, prejuízos e/ou perda de receita, comprovadamente sofridos e/ou incorridos pelo TRANSPORTADOR, inclusive perante terceiros, ou ao TRANSPORTADOR imputáveis nos termos de outros contratos de transporte ou dos CONTRATOS LEGADOS, em decorrência do descumprimento das suas obrigações previstas no CONTRATO, ou no caso de o eumprimento destas se torne mais oneroso, inclusive nos casos de redução ou interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE.</del></p>	O item, além de confuso, atribui uma responsabilidade quase ilimitada ao CARREGADOR, sem a necessária simetria (não há cláusula semelhante para o Transportador). Ademais, os possíveis ilícitos contratuais por parte do CARREGADOR já são objeto de penalidades específicas estabelecidas no CONTRATO. A responsabilidade do CARREGADOR deve ser limitada às obrigações estabelecidas no CONTRATO.

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