

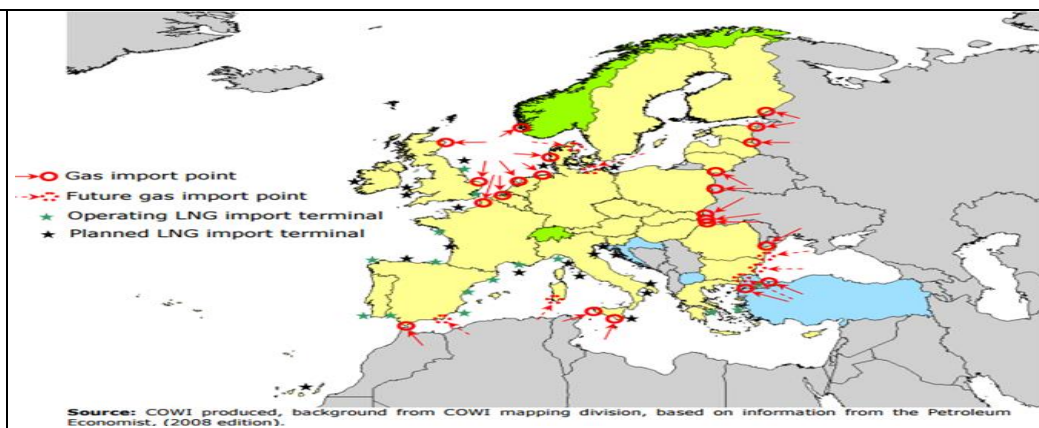


FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES CONSULTA PÚBLICA Nº 8/2019 - de 06/03/2019 a 04/04/2019

NOME: COMPANHIA PARANAENSE DE GÁS

<input checked="" type="checkbox"/> 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
3.1	N/A	Em paralelo ao cronograma deste processo, as Distribuidoras atendidas pelo GASBOL estão promovendo Chamada Pública Coordenada para Suprimento de Gás Natural, e eventual postergação destas datas inviabilizará a aquisição para de gás para o ano de 2020.
5.2.1 (i)	Contrato de Serviço de Transporte Firme a ser firmado em 01 de janeiro de 2025 com prazo até 31 de dezembro de 2025;	Inserir um novo produto de entrada para compatibilizar com as datas da chamada pública para suprimento de gás natural da COMPAGAS.
5.2.1 (ii)	Contrato de Serviço de Transporte Firme a ser firmado em 01 de janeiro de 2025 com prazo até 31 de dezembro de 2025;	Inserir um novo produto de entrada para compatibilizar com as datas da chamada pública para suprimento de gás natural da COMPAGAS.
5.2.2	O Carregador Habilitado interessado poderá solicitar a contratação da Capacidade Pretendida pelo prazo mínimo estabelecido em 01 (um) Produto e no máximo até 10 (dez) Produtos, sendo permitida a contratação de qualquer Produto, sem necessidade da contratação do Produto imediatamente anterior.	Compatibilizar o texto com o incremento dos produtos de entrada e saída objetivando proporcionar contrato de transporte até o dia 31/12/2025.
5.7.1.1	Sempre considerar a possibilidade de incluir outros Pontos de Entrada quando os mesmos já estiverem contratados	Existem projetos em andamento com previsão de início de operação no horizonte da presente Chamada Pública de Contratação de Capacidade de Transporte de Gás Natural do GASBOL, que aumentarão a capacidade disponível através de novos pontos de entrada, como por exemplo Terminais de GNL nos municípios de São Francisco do Sul, Itapoá e Imbituba no estado de Santa Catarina, e nos municípios de Paranaguá e Pontal do Paraná no estado do Paraná. Portanto, o edital deverá prever a possibilidade de revisão mediante a consolidação de novos pontos de entrada.

6.1.10	Considerar a capacidade de saída do PR para: 2020-2021: 380 mil m³/dia, em média anual. 2022-2023: 1.330 mil m³/dia, em média anual. 2024: 1.430 mil m³/dia, em média anual.	O presente edital não contempla capacidade disponível para o estado do Paraná no período 2020-2025. O edital deve garantir capacidade no gasoduto, visando não afetar o mercado atualmente atendido pela distribuidora paranaense.
6.1.11	Considerar a capacidade de saída do PR para: 2020-2021: 380 mil m³/dia, em média anual. 2022-2023: 1.330 mil m³/dia, em média anual. 2024: 1.430 mil m³/dia, em média anual.	O presente edital não contempla capacidade disponível para o estado do Paraná no período 2020-2025. O edital deve garantir capacidade no gasoduto, visando não afetar o mercado atualmente atendido pela distribuidora paranaense.
6.2.2 e adequação de todos os itens relacionados, no edital e nas minutas de contrato	As tarifas de transporte devem ser determinadas por Ponto de Entrada e Zona de Saída, seguindo um modelo 100% postal de cálculo tarifário.	<p>A proposta de modelo tarifário híbrido, onde de acordo com o item 6.2.6 que determina em apenas 30% do valor como postal e o restante como locacional, implicará em uma discrepância nos valores de transporte entre os Estados da Federação e, consequentemente, no custo final do GN distribuído com perda substancial de competitividade para os Estados que estiverem longe dos pontos de entrada de suprimento.</p> <p>Cabe resgatar a Nota Técnica de agosto de 2016, emitida pela ANP (parcela do preço referente ao transporte prevista no contrato de compra e venda de gás natural para fins de registro do contrato na ANP: cronograma de aplicação de metodologias de cálculo para alocação dos custos de transporte), onde é abordada a questão de que a tarifa postal é utilizada como forma de subsidiar a movimentação de gás para os locais mais distantes das fontes de oferta, privilegiando a universalização do serviço em detrimento da emissão de sinais locacionais eficientes.</p> <p>Aqui a ANP traz um debate entre Eficiência X Universalização, sendo neste caso, a tarifa postal voltada para a universalização e a locacional voltada para a eficiência.</p> <p>Entendemos que o momento atual da indústria do gás natural brasileira é de buscar a universalização (ou o mais próximo disso), antes de buscar a eficiência.</p> <p>Corroborando com a nossa opinião, no rodapé da página 19 do material da ANP, temos a seguinte nota:</p> <p>Apesar dessas desvantagens e das restrições impostas pela Comissão Europeia, o método postal continuava a ser utilizado em países europeus, principalmente para tarifas de saída, até pelo menos 2012.</p> <p>Levando em consideração que o mercado europeu usou esse modelo até recentemente, faremos então um breve comparativo da realidade europeia (antes de 2012) e a realidade brasileira (atual) do ponto de vista do a) suprimento; b) transporte e c) mercado atendido:</p> <p>a) Suprimento:</p> <p><u>Europa (em 2012):</u> 14 terminais de GNL em operação 18 terminais de GNL planejados 22 pontos de entrada de GN</p>



Brasil (atual):

3 terminais de GNL em operação

3 terminais de GNL planejados

9 pontos de entrada de GN



b) Transporte:

Europa (antes de 2012):

Mais de **200 mil km de gasodutos** de transporte (Fonte: entsog – european network of transmission system operators for gas):

■ Gasodutos de transporte na Europa



Brasil (atual):

Pouco mais de **9,4 mil km** de gasodutos de transporte.

■ Gasodutos de transporte no Brasil



		<p>c) Mercado atendido:</p> <p><u>Europa (antes de 2012):</u> 200 milhões de habitantes atendidos com GN (27% da população) (fonte: eurogas.org)</p> <p><u>Brasil (atual):</u> 9 milhões de habitantes atendidos com GN (4% da população) (Cálculo baseado nos atuais 2,6 milhões de clientes de GN x número estimado de 3,3 pessoas por domicílio (IBGE 2010))</p>
<p>Minuta do Contrato Entrada / Saída – 1.5 Odoração</p>	Excluir o item.	<p>A Minuta do Edital deve refletir as condições atualmente reguladas. Qualquer mudança no processo de Odoração impacta contratos firmados, principalmente para usos onde o gás natural é utilizado como matéria prima e o odorante acaba por se configurar num contaminante do processo.</p>
<p>Contrato (Entrada/Saída)</p> <p>Anexo III</p> <p>Item 7.2.1.(i)</p>	<p>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:</p>	<p>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 city gate.</p> <p>Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.</p> <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>* * *</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</p> <p>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</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>

	<p>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.</p> <p>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 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.</p>	
<p>Contrato (Entrada/Saída)</p> <p>Anexo III Item 8.2.1.</p>	<p>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.</p>	<p>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 nos itens (v) do item 8.2.1, tendo em vista a possibilidade de redução ou interrupção do serviço de transporte.</p>
<p>Contrato (Entrada/Saída)</p> <p>Anexo III Item 9.2.1 / 9.2.2.</p>	<p>9.1.1 – O valor total das penalidades por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, em cada ANO, está limitado ao valor equivalente à aplicação do percentual de 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.</p> <p>9.1.2 – 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.</p>	<p>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.</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 de 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 12.9.1, 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, e 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> <p>Nesse sentido, sugere-se que a cláusula seja bilateral.</p>

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