



FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES

CONSULTA PÚBLICA Nº 8/2019 - de 06/03/2019 a 04/04/2019

NOME: GAS BRASILIANO DISTRIBUIDORA S.A.

<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
2.4.4	Definir uma transição das funções assumidas inicialmente pelo transportador para uma futura Gestão do Sistema de Transporte, independente e transparente.	A Gestão do Sistema de Transporte, independente e transparente é fundamental para garantir acesso aos agentes de mercado e necessita de maior discussão e regulação antes da sua definição e/ou instituição, especialmente dados a eventuais conflitos de interesse. Evitando ainda gerar um poder de mercado elevado, que desestimula a redução de custos e os ganhos de eficiência. A Gestão do Sistema tem, dentre outros objetivos, os de estabelecer regras, monitorar e fiscalizar. Além disso, há que se pensar nos mercados de revenda de capacidade de transporte que necessitam de regulação.
3.1	n/a.	Em paralelo ao cronograma deste processo, as Distribuidoras atendidas pelo Gasoduto Brasil-Bolívia estão promovendo Chamada Pública Coordenada para Suprimento de Gás Natural e eventual postergação destas datas inviabilizará a celebração de novos contratos com início de fornecimento em 2020.
5.2.1 (i)	a) Produto 1: 2 (dois) Contratos de Serviço de Transporte Firme contíguos, com duração de 12	Inserir um novo produto de entrada para compatibilizar com as datas da chamada pública para suprimento de gás natural.

	<p>(doze) meses cada, a serem firmados entre 01 de janeiro de 2020 com prazo até 31 de dezembro de 2021;</p> <p>b) Produto 2: Contrato de Serviço de Transporte Firme a ser firmado em 01 de janeiro de 2022 com prazo até 31 de dezembro de 2022;</p> <p>c) Produto 3: – Contrato de Serviço de Transporte Firme a ser firmado em 01 de janeiro de 2023 com prazo até 31 de dezembro de 2023;</p> <p>d) Produto 4: – Contrato de Serviço de Transporte Firme a ser firmado em 01 de janeiro de 2024 com prazo até 31 de dezembro de 2024;</p> <p><u>e) Produto 5: - Contrato de Serviço de Transporte Firme a ser firmado em 01 de janeiro de 2025 com prazo até 31 de dezembro de 2025;</u></p>	
5.2.1 (ii)	<p>a) Produto <u>6</u>: 2 (dois) Contratos de Serviço de Transporte Firme contíguos, com duração de 12 (doze) meses cada, a serem firmados entre 01 de janeiro de 2020 com prazo até 31 de dezembro de 2021;</p> <p>b) Produto <u>7</u>: Contrato de Serviço de Transporte Firme a ser firmado em 01 de janeiro de 2022 com prazo até 31 de dezembro de 2022;</p> <p>c) Produto <u>8</u>: Contrato de Serviço de Transporte Firme a ser firmado em 01 de janeiro de 2023 com prazo até 31 de dezembro de 2023;</p> <p>d) Produto <u>9</u>: Contrato de Serviço de Transporte Firme a ser firmado em 01 de janeiro de 2024 com prazo até 31 de dezembro de 2024;</p> <p><u>e) Produto 10: - Contrato de Serviço de Transporte Firme a ser firmado em 01 de janeiro de 2025 com prazo até 31 de dezembro de 2025.</u></p>	<p>Inserir um novo produto de entrada para compatibilizar com as datas da chamada pública para suprimento de gás natural.</p>

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 08 (oito) <u>10 (dez)</u> 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 de dezembro de 2025.
5.6.3	<p>5.6.3 Não estarão sujeitos à caracterização de Congestionamento Contratual os contratos de transporte:</p> <p>a) que por sua natureza apresentem variações sazonais de injeção ou retirada de gás como, por exemplo, aqueles destinados à geração termelétrica, <u>processos industriais</u>;</p> <p>b) com entregas ou recebimento de quantidades de gás em regime de batelada;</p> <p>c) cujo objeto seja a contratação de capacidade em Ponto de Interconexão;</p> <p>d) que tiveram a utilização da Capacidade Contratada de Transporte reduzida por causa da ocorrência de eventos de Força Maior; Paradas Programadas ou Falha de Serviço de Transporte.</p>	Processos industriais têm sazonalidades ao longo das estações, em especial aqueles relacionados ao agronegócio.
5.7.1.1	Sempre considerar a possibilidade de incluir outros Pontos de Entrada quando estes pontos já tiverem contrato de suprimento.	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 Gasoduto Brasil-Bolívia, que aumentarão a capacidade disponível através de novos pontos de entrada, como por exemplo Terminais de GNL nos Estados de São Paulo, Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul.

<p>6.1.11</p>	<p>Tabela - Estimativa de Reserva de Capacidade de Saída</p> <p>Para a SP1:</p> <p><u>2020 - 940 mil m³/dia, em média anual.</u></p> <p><u>2021 - 1.316 mil m³/dia, em média anual.</u></p> <p><u>2022 - 1.390 mil m³/dia, em média anual.</u></p> <p><u>2023 - 1.520 mil m³/dia, em média anual.</u></p> <p><u>2024 - 1.520 mil m³/dia, em média anual.</u></p> <p><u>2025 - 1.520 mil m³/dia, em média anual.</u></p>	<p>Ajustar a Estimativa de Reserva de Capacidade de Saída SP1.</p>
<p>6.2.2 e adequação de todos os itens relacionados, no edital e nas minutas de contrato de entrada e saída.</p>	<p>6.2.2 As tarifas de transporte foram determinadas por Ponto de Entrada e Zona de Saída, seguindo um modelo <u>postal de cálculo tarifário. híbrido de cálculo tarifário composto por uma parcela de tarifa postal e outra parcela de tarifação pela metodologia Distância Ponderada pela Capacidade (Capacity Weighted Distance — “CWD”)</u>, visando a uma transição gradual do modelo de tarifação Postal praticado no Brasil atualmente para o modelo de tarifação de entrada e saída.</p>	<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, implicara em uma discrepância nos valores de transporte entre os Estados da Federação e, conseqüentemente, 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.</p> <p>Corroborando com a nossa opinião, no rodapé da página 19 do material da ANP, temos a seguinte nota:</p>

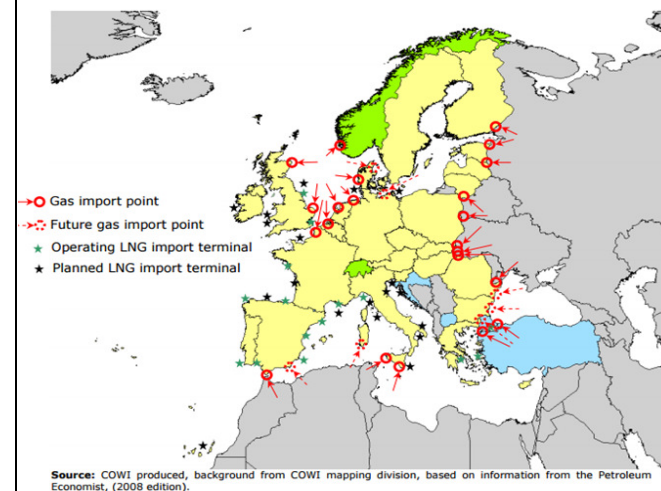
*Apesar dessas desvantagens e das restrições impostas pela Comissão Europeia, o **método postal continuava a ser utilizado em países europeus, principalmente para tarifas de saída, até pelo menos 2012.***

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, demonstrando que o modelo postal promove o desenvolvimento eficiente.

a) Suprimento:

Europa (em 2012):

14 terminais de GNL em operação
18 terminais de GNL planejados
22 pontos de entrada de GN

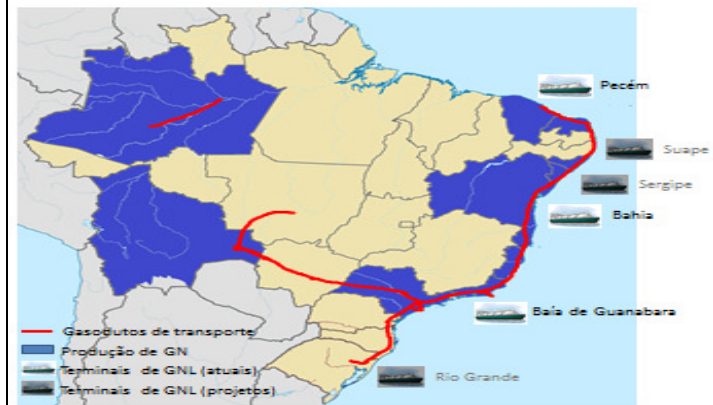


Brasil (atual):

3 terminais de GNL em operação

3 terminais de GNL planejados

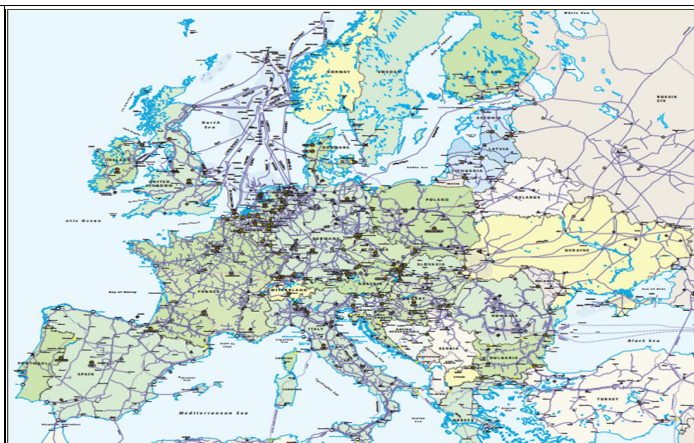
9 pontos de entrada de GN



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

c) **Mercado atendido:**

		<p><u>Europa (antes de 2012):</u></p> <p>200 milhões de habitantes atendidos com GN (27% da população) (fonte: eurogas.org)</p> <p><u>Brasil (atual):</u></p> <p>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>Diante do exposto, entendemos que o componente locacional possa vir no futuro a fornecer um sinal econômico adequado. Entretanto, a transição de postal para locacional deve ser gradativa considerando a maturidade da indústria do gás, em toda sua cadeia. Para ampla discussão desse tema, consideramos fundamental a realização de consultas públicas específicas, de forma a evitar bruscas interferências no mercado do gás.</p>
<p>Minuta do Contrato Entrada / Saída – 1.5 Odoração</p>	<p>Excluir o item.</p>	<p>A Odoração é uma atividade necessária para entrega do gás ao usuário final.</p> <p>Conforme a “Lei do Gás” lei nº 11.909, de 4 de março de 2009, art 2º, inciso XVIII, é a seguinte definição de Gasoduto de Transporte: “gasoduto que realize movimentação de gás natural desde instalações de processamento, estocagem ou outros gasodutos de transporte até instalações de estocagem, outros gasodutos de transporte e pontos de entrega a concessionários estaduais de distribuição de gás natural, ressalvados os casos previstos nos incisos XVII e XIX do caput deste artigo, incluindo estações de compressão, de medição, de redução de pressão e de entrega, respeitando-se o disposto no § 2o do art. 25 da Constituição Federal”;</p>

		Logo, a odoração é uma atividade que compete a distribuidora local.
Minuta do Contrato Entrada / Saída – item 4.3	4.3 Caso seja necessário implantar alguma modificação na REDE DE TRANSPORTE para que seja prestado o SERVIÇO DE TRANSPORTE de forma segura, o TRANSPORTADOR poderá alterar a DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, mediante envio de NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR com antecedência mínima de <u>60 (sessenta) DIAS</u> contados da data original prevista no item 4.1 desta Cláusula do CONTRATO, informando uma nova data estimada e detalhando os motivos que ensejaram tal alteração <u>e indicando o prazo de atendimento que não deve superar 30 dias de atraso</u> . Tal fato não será considerado uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE.	A minuta oficial prevê a notificação com 30 dias de antecedência, dificultando as tratativas necessárias para assegurar o fornecimento de gás natural. É necessário ainda indicar o prazo de atendimento que não deve superar a um atraso de 30 (trinta) dias.
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 <u>por intermédio da rede de distribuição de companhia distribuidora local de gás:</u>	<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 <i>city gate</i>.</p> <p><i>Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.</i></p> <p><i>§ 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.</i></p> <p>* * *</p>

		<p><i>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.</i></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 <u>à rede de distribuição de companhia distribuidora local de gás para atendimento concomitante a consumidores livres e demais usuários: localizados na área de concessão de companhia distribuidora local de gás e à rede de distribuição de companhia distribuidora local de gás:</u></p> <p>a) O carregador de saída que possuir relação comercial com o consumidor livre deverá informar ao mesmo e à <u>companhia distribuidora de gás canalizado</u>, 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 <u>pela companhia distribuidora de gás canalizado ao consumidor livre</u>. 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</p>	<p>O item 7.2.1 (iii) 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>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</p>

	<p>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>ao patrimônio estadual mediante declaração de utilidade pública e justa e prévia indenização, quando de sua total utilização.</p> <p>Em adição ao citado acima, 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>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 <u>uma das PARTES, o TRANSPORTADOR</u>, 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 <u>à PARTE afetada ao TRANSPORTADOR</u>, 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 conseqüentemente, 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.