



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

**NOME:** PETROBRAS DISTRIBUIDORA S.A.

**Representantes:** Frederico Bichara Henriques [bichara@br-petrobras.com.br](mailto:bichara@br-petrobras.com.br)  
Franklin dos Santos Moura [franklin@br-petrobras.com.br](mailto:franklin@br-petrobras.com.br)  
Paulo Augusto R. Ribeiro [pauloar@br-petrobras.com.br](mailto:pauloar@br-petrobras.com.br)

(x) agente econômico	( ) representante órgão de classe ou associação	
( ) consumidor ou usuário	( ) representante de instituição governamental	
	( ) 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
	<b>EDITAL DE CHAMADA PÚBLICA PARA CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL N. 01/2019</b>	
<b>2.4.2.</b>	Ajuste do texto:  Onde consta (...) Resolução n. 10, de 14 de dezembro de 2014, do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).  Constar (...) Resolução n. 10, de 14 de dezembro de <b>2016</b> , do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).	A proposta de alteração se justifica pelo ano correto de publicação da resolução CNPE.
<b>2.4.2</b>	Incluir um sub item  2.4.2.1. O acesso a rede de transporte por gasodutos, quando esse não for feito por Concessionária de Distribuição de Gás Natural Canalizado, deverá ser observada a regulamentação estadual que disciplina a prática relativa a Lei 11.909/09 de	Justificativa:  O acesso dos agentes “Consumidor Livre”, “Autoprodutor” e “Autoimportador” estão disciplinados na Lei 11.909/09 e

	04/03/2009, a qual deverá ser observada na ausência de regulamentação local.	<p>internalizados mediante regulamentação local em diversos Estados.</p> <p>Não mencionar o vínculo com esse diploma legal poderá causar uma distorção nos papéis nos agentes atuantes na cadeia do gás natural, além de possivelmente trazer impacto as concessões estaduais.</p> <p>Ademais, como consta no art. 1º da Resolução CNPE 14/2016, inciso VII, uma das premissas para estabelecer as diretrizes estratégicas é o <b>“respeito aos contratos”</b>.</p> <p>Entende-se, nesse diapasão, que os contratos de concessão estaduais não devem ser afetados diante da possibilidade de acesso a rede de transporte. Há que se avaliar, na mesma modelagem da Lei 11.909/09, citada alhures, que deve ser desenhado um período de transição do modelo existente (considerando a capacidade de distribuição instalada) para um modelo de livre acesso.</p>
2.4.2.	<p>Incluir sub item sobre os tributos incidentes.</p> <p>2.4.2.2. A vigência do funcionamento do novo modelo de acesso a rede de transporte está condicionada a conclusão da nova regulamentação da estrutura tributária do setor de gás natural no Brasil.</p>	<p>Justificativa:</p> <p>Uma vez que a operação terá vários agentes (transportador, carregador, etc) faz-se necessário definir os parâmetros de tributação e as situações que o equilíbrio econômico-financeiro da relação contratual deverá ser repactuado, isto é, dada a particularidade da legislação tributária de cada Estado brasileiro e pela ausência (até o presente momento) de</p>

		<p>uma regra ou normatização nacional que discipline a tributação do ICMS na cadeia do gás natural.</p> <p>Essa justificativa está amparada pelo previsto no art. 2º da Resolução CNPE 14/2016, que indica, dentre outras, duas diretrizes estratégicas para o desenho do novo mercado de gás natural. São elas:</p> <p>Art. 2º (...) xv – aperfeiçoamento da estrutura tributária do setor de gás natural no Brasil; (...) xix – promoção de transição segura para o modelo do novo mercado de gás natural, de forma a manter o funcionamento adequado do setor.</p>
6.1.2	<p>Incluir texto destacado em negrito conforme justificativa ao lado:</p> <p>A RMP, de acordo com a Resolução ANP 15/2014, deve permitir que o Transportador obtenha receita suficiente para arcar com os seus custos e despesas vinculados à prestação do serviço de transporte, obrigações tributárias, assim como para a obtenção da remuneração justa e adequada do investimento em bens e instalações vinculados à prestação do Serviço de Transporte e <b>a respectiva depreciação e amortização da Base Regulatória de Ativos.</b></p>	<p>Ajustar o texto incluindo a depreciação e amortização regulatória conforme prevê a Resolução ANP 15/2014 que traz em seu art. 4º que a Receita Máxima Permitida deve:</p> <p>“(…) permitir que o Transportador obtenha receita suficiente para arcar com os seus custos e despesas vinculados à prestação do serviço de transporte, obrigações tributárias, assim como para a obtenção da remuneração justa e adequada do investimento em bens e instalações vinculados à prestação do Serviço</p>

		de Transporte e a <b>respectiva depreciação e amortização da Base Regulatória de Ativos</b> ”.
6.2.5	<p>Alterar os percentuais abaixo conforme justificativa ao lado:</p> <p>As tarifas de transporte nesta Chamada Pública consideraram uma alocação dos custos de 50% (cinquenta por cento) para o conjunto de Pontos de Entrada e 50% para o conjunto de Zonas de Saída, <b>conforme Nota Técnica ANP xxxxxxxx</b>.</p>	<p>A sugestão de vínculo com Nota Técnica da ANP se justifica para transparecer os critérios utilizados na definição do percentual de 50% apresentado no presente Edital.</p> <p>Na ausência de uma Nota Técnica da ANP, caso haja algum estudo semelhante da TBG, este validado pela ANP, também será útil para dar a transparência necessária e adequada aos critérios.</p>
	<b>MINUTA DE CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE GÁS NATURAL “SAÍDA”</b>	
Alteração do item (ii) do Anexo II-B – Tarifas e Valores a faturar. Apêndice B do Contrato de saída .	<p><b>(II) ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO:</b></p> $\text{ESEA} = \sum_{i=1}^N QEA_i \times 2 \times (TCE + TCT + TM + TCS + TCEmp)$ <del><math display="block">\text{ESEA} = \sum_{i=1}^N QEA_i \times 2 \times (TCE + TCT + TM + TCS + TCEmp)</math></del> $\text{ESEA} = \sum_{i=1}^N QEA_i \times 1,10 \times (TCE + TCT + TM + TCS + TCEmp)$ <p><b>(sugestão de alteração)</b></p>	<p>A justificativa de alteração do fator de encargo de 2 para 1,10 vem atender ao princípio da razoabilidade e proporcionalidade, uma vez que se previamente o limite excedente foi autorizado, o ônus proposto no edital torna antieconômica a oferta adicional de gás natural ao mercado.</p> <p>Tal fato contradiz o propósito do novo modelo de mercado de gás natural pretendido no presente edital.</p>

<p><b>Alteração do item (iii) do Anexo II-B – Tarifas e Valores a faturar. Apêndice B do Contrato de saída.</b></p>	<p><b>(III) ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO:</b></p> $\text{ESENA} = \sum_{i=1}^N QEN A_i \times 5 \times (TCE + TCT + TM + TCS + TCEmp)$ <p><del><math display="block">\text{ESENA} = \sum_{i=1}^N QEN A_i \times 5 \times (TCE + TCT + TM + TCS + TCEmp)</math></del></p> <p><math display="block">\text{ESENA} = \sum_{i=1}^N QEN A_i \times 2 \times (TCE + TCT + TM + TCS + TCEmp)</math> (sugestão de alteração)</p>	<p>Em arrimo a contribuição anterior acima, taxar em 5 vezes o gás retirado além do autorizado pode inibir o atendimento pontual de uma demanda de mercado.</p> <p>Todavia, considerando a importância da programação para o equilíbrio do sistema de transporte de gás natural, a sugestão é de que a sobre taxa seja de fator 2 e não 5 como proposto no presente edital.</p>
<p><b>Alteração do item 7.2.1 do Anexo III – Termos e Condições Gerais do Contrato</b></p>	<p>7.2.1. Para cada PONTO DE SAÍDA considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA a parcela da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA no PONTO DE SAÍDA que tenha sido atribuída ao CARREGADOR DE SAÍDA pelo TRANSPORTADOR, segundo o seguinte critério:</p> <p><del>(i) Para PONTOS DE SAÍDA que interconectam a REDE DE TRANSPORTE exclusivamente a consumidores livres:</del></p> <p><del>(a) Será alocada ao CARREGADOR DE SAÍDA a parcela resultante da distribuição da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, proporcionalmente às QUANTIDADES DE GÁS programadas para cada carregador de saída no PONTO DE SAÍDA em questão.</del></p> <p>(ii) Para PONTOS DE SAÍDA que interconectam a REDE DE TRANSPORTE exclusivamente à rede de distribuição de companhia distribuidora local de gás:</p> <p>(a) Será alocada ao CARREGADOR DE SAÍDA a parcela resultante da distribuição da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, proporcionalmente às Quantidades de Gás programadas para cada CARREGADOR DE SAÍDA no PONTO DE SAÍDA em questão;</p>	<p>A presente contribuição justifica-se pela busca de um modelo de transição (mercado de gás natural do presente edital) e também a conciliação com os marcos legais já desenvolvidos, destacando-se a Lei 11.909/09.</p> <p>Com a devida vênia, a interconexão direta da rede de transporte a infraestrutura de um consumidor livre caracteriza o by-pass físico da instalação da distribuidora local. Tal fato, sem um modelo de transição e/ou conciliação com a Lei 11.909/09, consubstanciam-se numa afronta aos contratos de concessões estaduais.</p>

	<p>(iii) Para PONTOS DE SAÍDA que interconectam a REDE DE TRANSPORTE concomitantemente a onsumidores livres localizados dentro da área de concessão de companhia distribuidora local de gás e à rede de distribuição de companhia distribuidora local de gás:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) O carregador de saída que possuir relação comercial com o consumidor livre deverá informar, até o fim da 1ª (primeira) hora de cada DIA OPERACIONAL, a QUANTIDADE DE GÁS que deverá ser atribuída ao consumidor livre.</li> <li>(b) O carregador de saída que possuir relação comercial com a companhia distribuidora local de gás deverá informar, até o fim da 1ª (primeira) hora de cada DIA OPERACIONAL, a QUANTIDADE DE GÁS que deverá ser atribuída à mesma.</li> <li>(c) Caso <b>qualquer</b> carregador de saída não informe a QUANTIDADE DE GÁS a ser atribuída ao consumidor livre <b>ou a companhia distribuidora local</b> no prazo estabelecido, o TRANSPORTADOR considerará que será alocada a quantidade de gás programada para este carregador de saída.</li> <li>(d) Será alocada aos <b>demaís</b> carregadores de saída a parcela <b>proporcional remanescente</b> da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, conforme a somatório total das QUANTIDADES DE GÁS indicadas pelos carregadores de saída, <b>excluídas inclusive considerando as QUANTIDADES DE GÁS alocadas conforme item acima;</b> <del>proporcionalmente às QUANTIDADES DE GÁS programadas por cada carregador de saída no PONTO DE SAÍDA em questão.</del></li> </ul>	
<p><b>Alteração do item 9.1.1 do Anexo III do Contrato de Prestação de Serviço de Transporte Firme de Gás Natural – Saída</b></p>	<p>9.1.1 Caracterizada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR deverá pagar ao CARREGADOR, independentemente da redução do ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA prevista no Anexo II, A ou B, conforme o caso, deste CONTRATO, uma penalidade igual ao produto <b>de</b> (i) <b>2 vezes</b> <del>do</del> do somatório da TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA E TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO pelas (ii) QUANTIDADES DE GÁS</p>	<p>A justificativa para a presente contribuição possui arrimo a reciprocidade dos direitos e obrigações da relação contratual.</p> <p>Pretende-se ponderar com as mesmas medidas a penalidade alocada do transportador, as quais são amplamente alocadas ao carregador.</p>

	não recebida ou não entregues, conforme o caso, pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR em função da FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE.	Ademais, consta que a maior parte das penalidades previstas da Cláusula 4 do Apêndice II são de 2 vezes o produto da tarifa pelos volumes.
<b>Excluir o item 9.2 do Anexo III do Contrato de Prestação de Serviço de Transporte Firme de Gás Natural - Saída</b>	<p><del>9.2. Limites de Penalidade aplicáveis ao TRANSPORTADOR</del></p> <p><del>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 10% (dez 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.</del></p> <p><del>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.</del></p>	<p>A presente contribuição se justifica no sentido de sugerir a reforma do texto proposto.</p> <p>É prudente e adequado que se por um lado o carregador tenha o ônus de apresentar garantias, a mesma regra seja aplicada ao transportador.</p>
<b>Alteração do item 12.10 do Anexo III do Contrato de Prestação de Serviço de Transporte Firme de Gás Natural - Saída</b>	<p>12.10 Do FATO DO PRÍNCIPE</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 <b>qualquer uma das PARTES e TRANSPORTADOR</b>, impedindo-<del>ao</del> ou onerando- <del>ao</del> 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 <b>à PARTE ao TRANSPORTADOR</b>, este 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 equilíbrio econômico-financeiro ocorrido.</p>	<p>A presente justificativa tem por objetivo proporcionar uma distribuição equilibrada dos riscos, sobretudo a álea extraordinária, como é o caso do “Fato do Príncipe”.</p> <p>Uma alocação desproporcional ou discricionária, uma vez que concorre para graduar os riscos para o carregador, vem afrontar o desejo de competitividade do novo mercado de gás natural, pois tal risco, uma vez precificado, refletirá no custo, no preço do serviço de transporte.</p>

<p><b>Alteração do item 15.2. do Anexo III do Contrato de Prestação de Serviço de Transporte Firme de Gás Natural - Saída</b></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 <del>60 (sessenta)</del> <del>365 (trezentos e sessenta e cinco)</del> 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>A presente justificativa visa sugerir uma adequação da quantidade de dias em razão das características operacionais da indústria de gás natural, sendo razoável taxar 60 para fins de garantia ao invés de um ano.</p>
<p><b>Alteração do item 4.2.1 do Apêndice I do Anexo III do Contrato de Prestação de Serviço de Transporte Firme de Gás Natural - Saída</b></p>	<p>4.2.1 O TRANSPORTADOR terá o direito de interromper ou reduzir a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE <del>no limite estabelecido de 5 (cinco) dias por ano</del>, para efetuar MANUTENÇÕES PROGRAMADAS, sem incorrer em qualquer penalidade em decorrência de tal interrupção ou redução.</p> <p><del>4.2.1. As interrupções totais de movimentação da rede de transporte devem ser evitadas de todas as maneiras; e alternativas às mesmas devem ser apresentadas à ANP para apreciação e definição da real necessidade.</del></p>	<p>A presente justificativa visa sugerir uma adequação da quantidade em razão das características operacionais da indústria de gás natural.</p> <p>É preciso estabelecer um limite às interrupções e reduções da rede de transporte. A infraestrutura em questão atende um serviço básico (fornecimento de gás canalizado) prestado à sociedade, por isso, s.m.j. deve ser buscado pelo agente transportador alternativas para evitar interrupções totais, e mesmo parciais, mesmo que impliquem em maiores custos (trepanações, por exemplo ao invés de serviços em linha sem gás) a fim de não trazer prejuízos aos usuários finais.</p>
<p><b>Alteração do item 4.2.7 do Apêndice I do Anexo III do Contrato de</b></p>	<p>4.2.7 No caso de uma MANUTENÇÃO PROGRAMADA, o CARREGADOR <del>não estará permanecerá</del> obrigado a pagar o ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA atribuível ao DIA OPERACIONAL em questão.</p>	<p>A presente justificativa visa sugerir uma adequação em razão das características operacionais da indústria de gás natural.</p>



<b>Prestação de Serviço de Transporte Firme de Gás Natural - Saída</b>		<p>Com a devida vênia, a cobrança pretendida durante o período de manutenção programada mostra-se como um elemento antieconômico e oneroso ao Carregador, que por sua vez estará impedido de proceder com o recebimento de receita pela entrega de gás ao usuário final.</p>
<b>Alteração dos itens 2.3.1, 2.3.2 e subitens, do Apêndice II do Anexo III do Contrato de Prestação de Serviço de Transporte Firme de Gás Natural - Saída</b>	<p>2.3.1 NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE diária - Até o final da <del>12ª (décima-segunda)</del> <del>8ª (oitava)</del> hora de cada DIA OPERACIONAL (“D”), o CARREGADOR enviará ao TRANSPORTADOR a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL seguinte (“D+1”).</p> <p>2.3.2 Alteração Intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE – A partir do final da <del>12ª (décima-segunda)</del> <del>8ª (oitava)</del> hora de cada DIA OPERACIONAL (“D”) e até o final da <del>11ª (décima-primeira)</del> <del>7ª (sétima)</del> hora do DIA OPERACIONAL seguinte (“D+1”), o CARREGADOR poderá alterar a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE realizada nos termos do item 2.3.1 acima, mediante envio de nova NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL em questão (“D+1”), a qual, para todos os efeitos do CONTRATO, somente será válida e aplicável a partir do início da <del>13ª (décima-terceira)</del> <del>11ª (décima-primeira)</del> hora de tal DIA OPERACIONAL (“D+1”), observando-se que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) A NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE anterior permanecerá válida e aplicável, para todos os efeitos do CONTRATO, de forma proporcional, às <del>12 (doze)</del> <del>10 (dez)</del> primeiras horas do DIA OPERACIONAL em questão (“D+1”), sendo a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE alterada aplicável, também de forma proporcional, às <del>12 (doze)</del> <del>14 (quatorze)</del> horas remanescentes desse mesmo DIA OPERACIONAL (“D+1”);</li> <li>(ii) As alterações solicitadas nas QUANTIDADES DE GÁS objeto da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE devem ser tais que a vazão de GÁS necessária para cumprimento da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE total do DIA OPERACIONAL em cada PONTO DE ENTRADA e</li> </ul>	<p>A presente justificativa visa sugerir uma adequação em razão das características operacionais da indústria de gás natural.</p> <p>Pela experiência de atuação no setor de distribuição, a presente contribuição sugere prazos considerados mais exequíveis do que os originalmente propostos.</p>

	PONTO DE SAÍDA a partir do início da 13ª (décima-terceira) <del>11ª (décima-primeira)</del> hora de tal DIA OPERACIONAL (“D+1”) não exceda os limites de tolerância estabelecidos no Apêndice D do Anexo I, A ou B, conforme o caso, do CONTRATO, nem seja inferior a zero.	
<b>Alteração do item 2.3.6 do Apêndice II do Anexo III do Contrato de Prestação de Serviço de Transporte Firme de Gás Natural - Saída</b>	2.3.6 Para fins do presente CONTRATO, será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA DE SAÍDA para o DIA OPERACIONAL em questão, o valor médio ponderado entre as QUANTIDADES DE GÁS nominadas na NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE vigente até o fim da 12ª (décima-segunda) <del>10ª (décima)</del> hora do DIA OPERACIONAL em questão e as QUANTIDADES DE GÁS nominadas na alteração da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária vigente após tal horário.	A presente justificativa visa sugerir uma adequação em razão das características operacionais da indústria de gás natural.  Pela experiência de atuação no setor de distribuição, a presente contribuição sugere prazos considerados mais exequíveis do que os originalmente propostos.
<b>Alteração dos itens 2.4.2, 2.4.3 e subitens, do Apêndice II do Anexo III do Contrato de Prestação de Serviço de Transporte Firme de Gás Natural - Saída</b>	2.4.2 PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE diária – Até o final da 15ª (décima-quinta) <del>11ª (décima-primeira)</del> hora de cada DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR enviará ao CARREGADOR a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL seguinte.  2.4.3 Alteração intradiária da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE – Até o final da 12ª (décima-segunda) <del>9ª (nona)</del> hora do DIA OPERACIONAL, caso tenha recebido uma solicitação de alteração intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE segundo o disposto no item 2.1.2, o TRANSPORTADOR 102/108 enviará ao CARREGADOR a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária contendo modificações das QUANTIDADES DE GÁS para injeção e retirada em cada PONTO DE ENTRADA e PONTO DE SAÍDA de uma ZONA DE SAÍDA contratada, para o próprio DIA OPERACIONAL em questão, com entrada em vigor a partir do início da 13ª (décima-terceira) <del>11ª (décima-primeira)</del> hora de tal DIA OPERACIONAL.	A presente justificativa visa sugerir uma adequação em razão das características operacionais da indústria de gás natural.  Pela experiência de atuação no setor de distribuição, a presente contribuição sugere prazos considerados mais exequíveis do que os originalmente propostos.
<b>Alteração do item 2.4.6 do Apêndice II do Anexo III do Contrato de</b>	2.4.6 Para fins do presente CONTRATO, será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA para o DIA OPERACIONAL em questão, o valor médio ponderado entre as QUANTIDADES DE GÁS programadas na PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE vigente até o fim da 12ª (décima-	A presente justificativa visa sugerir uma adequação em razão das características operacionais da indústria de gás natural.

Prestação de Serviço de Transporte Firme de Gás Natural - Saída	<del>segunda) 10ª (décima)</del> hora do DIA OPERACIONAL em questão e as QUANTIDADES DE GÁS programadas na PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária vigente após tal horário.	Pela experiência de atuação no setor de distribuição, a presente contribuição sugere prazos considerados mais exequíveis do que os originalmente propostos.
Exclusão do item 4.3 do Apêndice II do Anexo III do Contrato de Prestação de Serviço de Transporte Firme de Gás Natural - Saída	<p><del>4.3 Penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA ao longo do DIA OPERACIONAL</del></p> <p><del>4.3.1 O CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR uma penalidade diária resultante do produto de (i) 2 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 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:</del></p> <p><del>(a) a diferença entre (x) a máxima vazão de GÁS média acima da faixa de tolerância apurada pelo TRANSPORTADOR nos termos do item 3.2.2 deste Apêndice II do TCG e (y) a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA, acrescida da tolerância de variação estabelecida no Apêndice D, do Anexo I, A ou B do CONTRATO, conforme o caso, ou</del></p> <p><del>(b) a diferença entre (x) a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA, subtraída da tolerância de variação estabelecida no Apêndice D, do Anexo I, A ou B do CONTRATO, conforme o caso e (y) a mínima vazão de GÁS média abaixo da faixa de tolerância apurada pelo TRANSPORTADOR nos termos do item 3.2.2 deste Apêndice II do TCG.</del></p>	<p>A presente justifica vem requerer uma revisão da cláusula proposta, pois o carregador não tem controle sob o perfil de consumo horário dos clientes/consumidores.</p> <p>Assim como no sistema tributário busca-se a eficiência evitando a bitributação, na presente proposta é possível observar uma sobreposição de penalidades sobre o mesmo fato gerador.</p>
Exclusão do item 4.4 do Apêndice II do Anexo III do Contrato de Prestação de Serviço de Transporte Firme de Gás	<p><del>4.4 Penalidade de Sobre Vazão em PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA</del></p> <p><del>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</del></p>	<p>A presente justifica vem requerer uma revisão da cláusula proposta, pois o carregador não tem controle sob o perfil de consumo horário dos clientes/consumidores.</p> <p>Assim como no sistema tributário busca-se a eficiência evitando a bitributação, na presente proposta é possível observar uma</p>

<b>Natural - Saída</b>	<del>Sobre Vazão resultante do produto de (i) 2 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 pela (ii) QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA de GÁS no referido PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, convertida para MMBTU tomado por base o PCR.</del>	sobreposição de penalidades sobre o mesmo fato gerador.
<b>Alteração do item 4.4.1 (que está numerado equivocadamente na minuta, pois deveria ser 4.5.1) do Apêndice II do Anexo III do Contrato de Prestação de Serviço de Transporte Firme de Gás Natural - Saída</b>	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) <del>2</del> 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.	A presente contribuição justifica-se no sentido de destacar a onerosidade proposta.  Taxar em 5 vezes o valor da tarifa mostra-se abusivo e provocará certamente a inviabilidade das operações.  Considera-se razoável, como limite restritivo a cobrança do fator 2 ao invés de 5, como já cintado em outras contribuições do presente documento.
<b>Inclusão do item 4.5.1.1 (que está numerado equivocadamente na minuta, pois deveria ser 4.6.1.1) do Apêndice II do Anexo III do Contrato de Prestação de Serviço de Transporte Firme de Gás</b>	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, ou no caso de o cumprimento destas se torne mais oneroso, inclusive nos casos de redução ou interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE.  <del>4.5.1.1. Todos os eventuais danos, custos, prejuízos e/ou perdas de receitas devem ser propriamente evidenciadas, comprovados e validado entre as partes antes da emissão de qualquer cobrança.</del>	A presente justificativa tem por finalidade atender ao princípio da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, o qual requer em regra geral ou por regulamentação específica, a comprovação do fato e alcance do evento, além do amparo consensual das partes que regem a relação contratual.  A controvérsia quanto a definição do tema deve também ter sua instância de solução prevista no presente edital.

<b>Natural – Saída</b>		
------------------------	--	--

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