



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

NOME: **COMPANHIA POTIGUAR DE GÁS - POTIGÁS**

<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)	Manter a Regra de Tarifa Postal para o sistema de entradas e saídas. 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 Pontos 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		Entendemos que a proposta de modelo tarifário híbrido, item 6.2.6 que determina em apenas 30% do valor como postal e o restante como locacional, implicaria numa discrepância nos valores de transporte entre os Estados, trazendo relevante perda de competitividade devido ao aumento deste custo para aqueles que estiverem longe dos pontos de entrada de suprimento. Assim sendo, 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. Basta verificar que 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>Ainda, conforme Nota Técnica N° 11/2016 SCM-ANP, com a qual concordamos, 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 imperiosa 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)	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.	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. Além disso, a adoção de uma garantia tão onerosa acarretará em um aumento do custo do gás que será repassado ao mercado afetando possivelmente a competitividade do produto.
ANEXO III - TCG 7.2.1 (i) e (iii) (Minuta do Contrato de Saída)	<p>Excluir:</p> <p>(i) Para PONTOS DE SAÍDA que interconectam a REDE DE TRANSPORTE exclusivamente a consumidores livres:</p> <p>(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:</p>	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	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 30% (trinta por cento) sobre o produto (i) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA multiplicada pelo número	A aplicação de penalidade, nestes casos, deve caracterizar de forma adequada o risco associado à FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, assim sendo, entendemos pouco plausível a aplicação do percentual

Saída)	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.	de apenas 10% e sugerimos adotar 30% (trinta por cento).
APÊNDICE I - TCG 4.2 (Minuta do Contrato de Saída)	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.
APÊNDICE I - TCG 4.2.5 e 4.3.2 (Minuta do Contrato de Saída)	4.2.5 Qualquer alteração no planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA deverá ser confirmada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR mediante NOTIFICAÇÃO com, no mínimo, 90 (noventa) DIAS de antecedência, detalhando o período em que se dará a manutenção e a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE que será afetada pela mesma. 4.3.2 Qualquer manutenção não prevista no planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA, ou notificada em prazo inferior a 90 (noventa) DIAS, será classificada como MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA.	O intervalo de apenas 90 (noventa) DIAS é mais adequado, considerando que poderá haver a necessidade de suprimentos alternativos para o cliente final.
APÊNDICE I - TCG 4.2.7 (Minuta do Contrato de Saída)	4.2.7 No caso de uma MANUTENÇÃO PROGRAMADA, o CARREGADOR permanecerá obrigado a pagar o ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA atribuível ao DIA OPERACIONAL em questão.	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.

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