



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

NOME: Total Gas & Eletricidade do Brasil Ltda.

<input type="checkbox"/> agente econômico <input checked="" 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.)			
EDITAL DA CHAMADA PÚBLICA			
ARTIGO DA MINUTA	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	
5.2 e 2.5	Sugerimos que seja incluída a capacidade de transporte a se tornar disponível em 2022 com o vencimento do Contrato TCX Brasil na Chamada Pública, como novo produto no item 5.2.	<p>O edital de chamada pública para a contratação de capacidade de transporte de gás natural referente ao Gasoduto Bolívia-Brasil (“<u>Edital</u>”) prevê, no item 2.5, que a capacidade a ser disponibilizada durante o procedimento de Chamada Pública resulta do término do Contrato TCG Brasil, previsto para 31/12/2019. No entanto, o Contrato TCX Brasil tem término já previsto para 31/12/2021, o que justificaria a inclusão das capacidades a serem liberadas neste curto horizonte de tempo já neste mesmo procedimento de Chamada Pública. Essa iniciativa estaria consonante com o princípio da eficiência, segundo o qual o administrador deveria buscar maior efetividade possível na realização prática das finalidades do ordenamento jurídico.</p> <p>De fato, a realização de procedimento de chamada pública tem importantes custos financeiros e ônus burocráticos, o que tornaria injustificável a realização de novo procedimento dessa magnitude num intervalo de tempo tão curto. Isso porque, de acordo com o Artigo 39, §1º da Resolução ANP n. 11/2016, o procedimento de chamada pública deve ser iniciado com no mínimo 120 (cento e vinte) dias de antecedência em relação à data prevista para a capacidade de</p>	

		<p>transporte se tornar disponível. Assim, tendo em vista que esta Chamada Pública tem previsão de se encerrar em dezembro de 2019, haveria um intervalo de apenas cerca de 6 meses entre este custoso procedimento e o próximo.</p> <p>Ademais, tendo em vista que a entrada de um novo agente no mercado de comercialização de gás pode requerer uma previsibilidade de demanda de uso significativa, a oferta da capacidade proveniente do término do Contrato TCX seria capaz de alavancar essa demanda. Isso porque seria possível reservar capacidade de saída em estados como Rio Grande do Sul, Mato Grosso do Sul e São Paulo, de forma a viabilizar a suprimimento de distribuidoras locais com demanda já declarada no âmbito da chamada pública coordenada das distribuidoras.</p> <p>Finalmente, considerando que os Produtos ofertados nos termos do item 5.2 do Edital incluem contratos iniciados após a data esperada para o término do Contrato TCX Brasil, faria sentido incluir já nesta Chamada Pública as capacidades a serem disponibilizadas em razão deste término.</p>
2.5.4	Propomos que as capacidades disponíveis em determinadas Zonas de Saída sejam revistas de forma a compatibilizá-las com a demanda resultante da chamada pública coordenada das distribuidoras para aquisição de gás natural.	<p>As capacidades alocadas de saída em determinados pontos de saída para os Contratos Legados acabam tornando virtualmente impossível o suprimimento de gás natural para determinadas regiões por novos agentes da indústria. Isso porque a reserva de quase a totalidade da capacidade de transporte em determinadas zonas de saída (como RS1) impede o acesso a consumidores por comercializadores que não consigam reservar capacidade de transporte nestas zonas. Tal medida vai de encontro às iniciativas da ANP para abertura do mercado de gás natural, especialmente no que diz respeito à Nota Técnica n. 14/2018-SIM, em que foram propostas medidas para a promoção da concorrência na indústria do gás natural, dentre as quais se destaca a promoção de um programa de <i>gas release</i>, que incluía também a liberação de capacidade de transporte.</p>
2.5.5	Sugerimos que sejam revistos os direitos de preferência dos Contratos Legados na Chamada Pública.	<p>A manutenção de direitos de preferência e prioridades para os Contratos Legados pode prejudicar a viabilidade de contratação da própria capacidade de transporte. É preciso ter em mente que os contratos para o transporte de gás natural são contratos que suportam, via de regra, uma transação de compra e venda consubstanciada num contrato de compra e venda de gás natural. Tais contratos possuem, a</p>

		<p>seu turno, regras específicas de entrega que são determinadas de acordo com as necessidades de suprimento do próprio consumidor.</p> <p>Por esse motivo, o estabelecimento de prioridades para acesso à capacidade de transporte acaba, em última análise, subordinando as possibilidades de suprimento do consumidor final aos privilégios criados no transporte de gás natural. Isso pode acirrar, novamente, a estrutura de concentração de mercado, criando barreiras para novos agentes que teriam dificuldades de negociar flexibilidades de entrega aos seus consumidores finais, a fim de refletir as restrições de acesso resultantes dos termos dos contratos de transporte.</p> <p>Ainda nesse sentido, é preciso destacar que a manutenção de determinados direitos de preferência é contrário ao princípio do livre acesso, determinado no Artigo 13, inciso II, da Resolução n. 11/2016. Além disso, a forma de estruturação de tais benefícios ainda encontraria vedação no inciso III do mesmo artigo, segundo o qual “os Transportadores devem envidar os melhores esforços para evitar que o acesso de terceiros seja restringido em decorrência do Congestionamento Contratual da Instalação de Transporte, bem como em função dos Mecanismos de Alocação de Capacidade aplicados”.</p>
4.2.2	<p>Propomos que a ANP confirme que eventual regulamentação superveniente, referente à autonomia e independência dos transportadores e carregadores, não afetará os direitos dos Carregadores que celebrem GTAs no âmbito da Chamada Pública.</p>	<p>Um dos critérios de elegibilidade para participação do carregador interessado na Chamada Pública é de que este não possua autorização ou concessão para o exercício da atividade de transporte de gás natural. Entende-se, assim, que não há a vedação de relação societária entre o carregador e o transportador, para fins de participação na Chamada Pública e, eventualmente, assinatura do Contrato de Prestação de Serviços de Transporte Firme.</p> <p>O Decreto n. 7.382/2010, alterado pelo Decreto 9.616/2018, no entanto, já prevê, em seu artigo 4º-A, que “a ANP, por meio de ato normativo, disciplinará os critérios de autonomia e de independência para o exercício da atividade de transporte de gás natural em relação às demais atividades não incluídas no §3º do art.3º da Lei nº 11.909, de 2009, para transportadores novos e existentes, com vistas à promoção da livre concorrência, da transparência das informações, do acesso não discriminatório aos gasodutos e do uso eficiente das infraestruturas.” Assim, é possível que, após a assinatura do respectivo Contrato de Prestação de Serviços de Transporte Firme por carregador vencedor que possua relação societária com transportador, ainda que apenas de coligação, seja aprovada nova regulamentação</p>

		<p>pela ANP para emissão de certificação de independência, nos termos do citado artigo.</p> <p>Propõe-se, assim, que a ANP esclareça se e em que medida serão criadas regras de transição para que eventuais carregadores que hoje se enquadrem nas hipóteses legais vigentes e sejam elegíveis para a Chamada Pública para a atividade de carregamento, não tenham seus direitos afetados em relação aos Contratos de Prestação de Serviços de Transporte Firme afetados.</p>
5.4.2	Sugerimos a inclusão de novo subitem, de forma a prever a possibilidade de fiança corporativa, fornecida por entidade com comprovada capacidade financeira. Alternativamente, sugerimos a redução do valor de garantia financeira do contrato.	<p>Devido ao alto valor do contrato, as formas de garantias previstas no Edital representariam significativos custos para a transação, o que poderia, em última análise, restringir de forma indesejada a participação de empresas na Chamada Pública. A fiança corporativa, neste sentido, se revela modelo de garantia viável para proteger o Transportador contra riscos de crédito dos Carregadores, desde que prestada por entidade que tenha comprovada capacidade financeira para tanto. Assim, essa opção garante, de um lado, a proteção pretendida pelo Transportador, ao mesmo tempo em que, de outro lado, não onera demasiadamente o Carregador.</p> <p>Caso tal opção não seja viável, a fim de reduzir o impacto dos custos de contratação das garantias solicitadas, deveria ser reduzido o valor da garantia para o máximo de [20%] do valor do contrato.</p>
5.7.1.1 (Pontos de Entrada)	Sugerimos que seja incluído novo Ponto de Entrada na Chamada Pública no sul do país de forma a aproveitar sinergia de novos projetos para suprimento de gás natural ao mercado.	<p>A despeito de existir previsão no Edital de procedimento para endereçamento de pedido de Capacidade Incremental por carregadores interessados, a ser submetido a procedimentos independentes deste Chamada Pública, considera-se adequada a inclusão, desde já, de novo ponto de entrada no sul do país, através de uma interconexão com gasoduto conectado a um terminal de GNL.</p> <p>Importa salientar que a inclusão de novo Ponto de Entrada está em consonância com a proteção do interesse público, o princípio da eficiência, o princípio da modicidade tarifária e, mais, está ainda alinhada com os objetivos primordiais defendidos no Programa Gás para Crescer e capitaneados pela ANP em suas recentes manifestações, a exemplo da Nota Técnica n. 14/2018-SIM, enviada recentemente ao CADE, já que privilegiaria a livre concorrência e o acesso de terceiros às infraestruturas de transporte.</p> <p>De fato, considerando todos os procedimentos, trâmites burocráticos e custos envolvidos na coordenação e condução de um processo de chamada pública, é razoável defender a concentração de todos os elementos possíveis num só procedimento, de forma a otimizar a</p>

		<p>alocação de recursos financeiros e de pessoal, além de proporcionar um resultado mais efetivo para os agentes interessados no mercado.</p> <p>Por outro lado, considerando que já existe uma demanda no sul para contratação de injeção de gás, deixar a inclusão de um novo ponto de entrada no sul do país para momento posterior pode tornar virtualmente impossível a entrada de um novo agente naquela região. Isso porque o descasamento dos momentos de contratação das capacidades de saída (na presente chamada pública) com a capacidade de entrada (em possível procedimento semelhante) gera um risco considerável de não haver capacidades de saída no futuro, para contrapor ao novo ponto de entrada (que também tem o objetivo de suprir demanda já existente da região).</p> <p>Embora a disponibilização de um ponto de entrada no Sul possa viabilizar também a criação de novos pontos de saída na mesma região, isso pode ser tratado como um procedimento separado: primeiramente, com a inclusão de um novo ponto de entrada nesta Chamada Pública e, posteriormente, novos pontos de saída resultantes da nova configuração e desentrelaçamento do fluxo de gás na região. Por outro lado, tendo em vista que tal medida dependeria apenas da reformulação de cálculos para a alocação das capacidades de entrada, seria possível concluir que a inclusão de novo ponto de entrada a jusante da malha de transporte seria benéfica para todo o sistema. Isso porque independeria de investimentos adicionais por parte do transportador, ao mesmo tempo em que poderia resultar em redução de custos de operação e manutenção dos dutos, uma vez que levaria à redução da necessidade de compressão para movimentação da molécula.</p> <p>É preciso também ressaltar o objetivo do procedimento de Chamada Pública, que consiste na abertura, ao mercado, da possibilidade de manifestação de interesse e contratação de capacidade em gasodutos de transporte. A solicitação de inclusão de novo ponto de entrada, nesse sentido, se revela absolutamente consentânea com o propósito do procedimento, ao mesmo tempo em que cria mais oportunidades para agentes interessados a terem acesso, em condições de igualdade, às redes de transporte.</p> <p>Finalmente, diante das dúvidas sobre a viabilidade de manutenção dos níveis de importação pela Bolívia, levantada pela ANP na Nota Técnica n. 14/2018-SIM, a viabilização de outras fontes de</p>
--	--	--

		<p>suprimento se revela de extrema importância para todo o mercado de gás natural.</p> <p>Ocorre que projetos dessa natureza, envolvendo a construção de infraestrutura necessárias até a interconexão com um novo ponto de entrada, são extremamente intensivos em capital e dependem de uma demanda mínima assegurada para sua viabilização financeira e técnica. A demanda para um projeto como esse, por outro lado, só pode ser assegurada caso esteja disponível a logística necessária para o transporte do gás natural até o mercado. Assim, caso não seja assegurado o acesso a um novo ponto de entrada nessa Chamada Pública, as incertezas e demoras quanto a um procedimento futuro de aprovação de capacidade incremental poderiam levar à própria inviabilização do projeto e, em última análise, a um prejuízo ao mercado como um todo.</p> <p>Propõe-se, assim, que a oportunidade de condução da Chamada Pública seja utilizada para consulta ao mercado sobre o interesse de contratação de novo Ponto de Entrada na malha do Gasbol localizado no sul do país, sendo necessário, para tanto, a adaptação da minuta do Edital para inclusão de novo Ponto de Entrada e da tarifa proposta para o mesmo (a qual deverá refletir a redução de custos trazida ao sistema).</p>
6.2	<p>Recomendamos a revisão dos cálculos das tarifas de referência no que diz respeito ao encargo de movimentação, de forma a contemplar adequadamente os custos de manutenção e operação. Nesse sentido, sugerimos (i) incluir o custo de GUS na tarifa de transporte (no encargo de movimentação); (ii) esclarecer os critérios utilizados para fins de estipulação dos custos respectivos (i.e., os volumes de gás necessários, as perdas operacionais e extraordinárias do gasoduto etc); e (iii) estabelecer leilão para aquisição de GUS, para transparência e eficiência no processo.</p>	<p>A tarifa de capacidade de transporte deve possuir um componente variável que reflita adequadamente os custos de operação e manutenção efetivamente incorridos em caso de utilização, ou não, das capacidades contratadas, incluindo, nesse aspecto, os custos reais relativos às distâncias entre pontos de entrada e de saída. Não se pode, por exemplo, estipular o mesmo encargo de movimentação para carregadores injetando gás em pontos mais a jusante na malha estipulado para carregadores injetando gás na fronteira com a Bolívia, para retirada no sul. No mesmo sentido, as retiradas de gás no Mato Grosso não deveriam estar sujeitas aos mesmos valores de encargos das retiradas mais a jusante quando o gás for injetado na fronteira com a Bolívia.</p> <p>Ainda, o custo atribuível ao GUS deveria ser incluído no encargo de movimentação, que compõe a tarifa de transporte, e não ser uma cobrança separada. Assim, os custos e responsabilidade pelo GUS deveriam ser inteiramente do transportador.</p>

		<p>Não é razoável transferir aos Carregadores o risco de suprimento de GUS, sobretudo no que diz respeito ao volume e preço do gás negociado. Trata-se primordialmente de uma atividade do transportador, cuja responsabilidade e risco deveriam ser suportados por este. Da forma como foi proposto no contrato de transporte, o carregador não tem visibilidade das necessidades diárias de GUS da malha de transporte, o que está diretamente relacionado com o volume de perdas normalmente apuradas pelo gasoduto – também não informadas.</p> <p>A compra do GUS deveria envolver um modelo de leilão organizado pelo transportador para trazer transparência ao processo, sobretudo no que diz respeito ao custo do gás. Neste leilão, os carregadores de entrada poderiam apresentar propostas para venda de GUS para o transportador. Isso garantiria transparência e eficiência ao processo.</p>
7	<p>Sugerimos a revisão do procedimento de contratação de capacidade, com base na demanda por gás natural no mercado, de acordo com a seguinte dinâmica: (i) os consumidores de gás natural declaram sua demanda para cada ano; (ii) a tarifa de transporte será calculada de acordo com a demanda declarada; (iii) consumidores negociarão compromissos vinculantes de compra de gás natural antes das rodadas da Chamada Pública; e (iv) supridores de gás que sejam parte desses negócios vinculantes terão prioridade de reserva de capacidade no procedimento de Chamada Pública.</p>	<p>A real demanda <i>downstream</i> (distribuidoras e consumidores livres) deveria ser conhecida e usada como base da primeira etapa da Chamada Pública, para que seja reconhecida a necessidade das distribuidoras, consumidores livres e carregadores de terem acesso à capacidade, de modo a facilitar a celebração de contratos de fornecimento de gás natural. O acesso à capacidade de saída não pode ser um fator de diferenciação de competitividade. Os clientes precisam escolher seu fornecedor, garantindo que todos os fornecedores tenham pleno acesso à capacidade nos mesmos termos e condições.</p> <p>No mesmo sentido, para todas as distribuidoras e os consumidores livres além do city-gate deveria haver um mecanismo de transferência de capacidade de transporte que assegurasse que seu fornecedor tivesse acesso a capacidade, que poderia ser transferida a custo. Isso garantiria que a capacidade não fosse reservada e acumulada por agentes sem necessidade de utilização.</p> <p>O mercado de gás natural no Brasil ainda não possui nível de liquidez suficiente para que haja a contratação de capacidade de transporte sem a correspondente contratação de venda da molécula. Supridores de gás natural precisam, de um lado, de garantia de demanda e, de outro, de disponibilidade de capacidade de transporte para que consigam ingressar no mercado. A condução da Chamada Pública da forma como concebida, sem vinculação das demandas pela molécula</p>

		<p>e pelo transporte, pode gerar distorções no mercado ou acirrar a concentração.</p> <p>Da forma como concebida a Chamada Pública, há o incentivo para potenciais Carregadores de buscar reservar o máximo de capacidade possível para, somente posteriormente, ter garantidos os contratos de fornecimento de gás natural. Isso pode levar à reserva de capacidade por agentes que, ao fim do processo, não terão demanda de entrega em razão do insucesso na conclusão das negociações comerciais de compra e venda do produto.</p> <p>Imagine-se que vários carregadores estejam apresentado requisições de capacidade para a mesma demanda de suprimento de gás natural. Durante o procedimento de chamada pública, parecerá que há demanda para contratação de transporte muito superior à real demanda. Ao final, isto poderá distorcer o processo em termos de apuração de demanda e cálculo de tarifa, fazendo com que nenhum carregador manifeste interesse em reservar capacidade se não tiver assegurado um compromisso para a compra e venda de gás natural.</p> <p>Por outro lado, agentes interessados em reservar capacidade apenas para criar barreiras de fornecimento no mercado podem se valer do procedimento de Chamada Pública para esse fim.</p> <p>Desse modo, diante da atual configuração do mercado de gás natural no Brasil, considera-se extremamente relevante a vinculação da reserva de capacidade à efetiva demanda de movimentação de gás natural, respaldada por compromissos vinculantes de entrega do produto. Isso possibilita, de um lado, que supridores de gás natural tenham garantia de disponibilidade de capacidade de transporte para respeitar seus compromissos de entrega e, de outro, que condutas oportunistas por agentes que desejem criar barreiras de ingresso no mercado sejam desencorajadas.</p>
7.1.8	<p>Recomendamos a inclusão da seguinte redação no item 7.1.8:</p> <p>“Para tanto, serão realizadas duas Rodadas de Manifestação de Interesse, com o objetivo de alcançar maior convergência entre o Cenário Base estimado e as solicitações dos Participantes, previamente ao início das Rodadas de Proposta Garantida. Nas rodadas de Manifestação de Interesse, os participantes poderão solicitar capacidade de maneira, através do preenchimento do formulário constante no Anexo I, para o(s) Ponto(s) de Entrada ou <u>Ponto(s) de Saída localizados na(s)</u></p>	<p>Apesar de a minuta de Contrato de Prestação de Serviço de Transporte Firme na modalidade Saída anexada ao Edital apresentar, em seu Anexo I-B, a lista dos Pontos de Saída localizados na Zona de Saída contratada, não fica claro, no procedimento de Chamada Pública, se a submissão de Manifestação de Interesse e Proposta Garantida devem identificar e alocar para cada Ponto de Saída as capacidades solicitadas nas respectivas Zonas de Saída.</p>

	respectiva(s) Zona(s) de Saída para os Produtos ofertados de seu interesse em um horizonte de 5 (cinco) anos”.	
7.1.9	<p>Recomendamos a inclusão da seguinte redação no item 7.1.9:</p> <p>“No caso de solicitação de capacidade superior àquela disponível, serão utilizados na Etapa de Manifestação de Interesse os seguintes critérios de alocação: (i) <u>terão prioridade as solicitações de capacidade que forem comprovadamente respaldadas em compromissos de venda e/ou entrega de gás natural pelos Carregadores Habilitados a compradores e, para os demais casos, pro-rata dentro da mesma Zona de Saída ou Ponto de Entrada, por Carregador Habilitado, ou de (ii) <u>respeitada a prioridade estabelecida no item (i),</u> preferência para o suprimento de Zonas de Saída mais a jusante, no caso de disputas entre diferentes Zonas de Saída.”</u></p>	<p>É possível vislumbrar situação em que a reserva de capacidade por algum participante da Chamada Pública sem respaldo numa transação de compra e venda de gás natural acabe por afetar a concorrência no mercado de comercialização do produto, criando barreiras para potenciais supridores que não tenham logrado reservar capacidade de transporte suficiente para o suprimento. A reserva de capacidade nesses moldes pode gerar manipulação do mercado por agentes eventualmente interessados em afetar a concorrência na compra e venda de gás natural.</p> <p>Da mesma forma, a reserva de capacidade sem respaldo em transações de compra e venda da molécula poderia gerar um mercado secundário de venda de capacidade de transporte, em que os Carregadores Vencedores não tenham demanda para movimentação, mas reservem a capacidade apenas para negociá-la com terceiros, em momento futuro, através da celebração de Acordos de Cessão de Capacidade.</p>
7.1.11	Favor esclarecer a forma de alocação de capacidades em casos de disputas entre Zonas de Saída.	<p>O estabelecimento de critério de preferência para Zonas de Saída mais a jusante do duto não está suficientemente claro. Seria necessário esclarecer em quais situações haveria concorrência de acesso entre diferentes Zonas de Saída. Por exemplo, pode-se interpretar que, caso haja solicitação de capacidades disponíveis de saída em duas Zonas de Saída distintas, será alocada a integralidade da capacidade de saída para a Zona de Saída mais a jusante e, para as demais, prevalecerão os critérios pro-rata. Esta leitura, no entanto, não está clara nos termos do Edital.</p>
7.1.15 e 7.1.16	<p>Recomendamos a inclusão da seguinte redação nos itens 7.1.15 e 7.1.16:</p> <p>7.1.15 – Não será permitida redução de quantidade superior a 10% (dez por cento) entre as duas Rodadas de Manifestação de Interesse por decisão unilateral do participante, <u>exceto se tal redução decorrer de eventos externos, devidamente comprovados, que afetem as atividades e transações do Carregador, a fim de evitar comportamentos oportunistas na etapa não vinculante, e permitir ao Transportador o melhor ajuste de suas estimativas anteriormente ao início da Etapa de Proposta Garantida.</u></p>	<p>Como bem explicitado no Edital, entende-se a necessidade de os participantes da Chamada Pública manifestarem seus interesses de boa-fé, de forma a não requisitar capacidade acima de suas intenções de contratação, para que seja garantida a justa alocação e precificação da capacidade disponível. Nesse sentido, a fim de garantir tal resultado, parece razoável estipular determinadas limitações para a variação das capacidades requisitadas pelos carregadores interessados entre as rodadas da Chamada Pública.</p> <p>Por outro lado, é preciso ter em mente que a contratação de capacidade de transporte tem por finalidade última a entrega de gás natural a um destinatário final, respaldada por uma transação de</p>

	<p>7.1.16 – Do mesmo modo, não será permitida redução de quantidade superior a 5% (cinco por cento) entre a última Rodada de Manifestação de Interesse e a Primeira Rodada de Proposta Garantida, <u>exceto se tal redução decorrer de eventos externos, devidamente comprovados, que afetem as atividades e transações do Carregador</u>].</p>	<p>compra e venda do produto. Assim, busca-se sempre a coordenação da contratação de capacidade com os compromissos de suprimento firmados no contexto das transações de compra e venda do gás natural. Isso, em última análise, é condizente com o espírito da Chamada Pública e com a própria regulamentação, na medida em que as reservas de capacidade não representem uma intenção de reserva de mercado para negociação sua no futuro, através do mecanismo de cessão de capacidade de transporte.</p> <p>Nesse sentido, é razoável supor que os participantes da Chamada Pública desejem apresentar propostas para as capacidades de forma casada com eventuais negociações comerciais havidas com potenciais compradores de gás natural. Assim, caso, entre uma rodada e outra, a expectativa de conclusão de transação de compra e venda da molécula deixe de se materializar nos volumes anteriormente previstos, seria razoável se permitir a redução da proposta além dos limites impostos, sob pena de se privilegiar a reserva de capacidade por agentes que não terão demanda suficiente para utilizá-la no futuro. As reduções superiores a tais limites poderiam franquear, a eventuais interessados excluídos, o acesso à capacidade anteriormente alocada para o carregador que não terá demanda suficiente para utilizá-la.</p>
7.3.5	Favor esclarecer as consequências para o caso de a demanda agregada de todos os Participantes em determinada Zona de Saída e/ou Ponto de Entrada estar <u>inferior</u> à oferta de Capacidade comercial máxima no final da rodada.	A redação do item 7.3.5 reproduziu, quase inteiramente, a redação do item 7.3.4, não fazendo distinção quanto às consequências previstas para cada caso.
7.4.8 e 7.3.4	Sugerimos a estipulação de critérios objetivos para determinação do que seria “demanda similar” à oferta de capacidade máxima.	Para encerramento da Chamada Pública, o Edital determina que as capacidades requisitadas em determinada Rodada de Proposta Garantida sejam “similares” à oferta de Capacidade máxima. O conceito é vago e cria incertezas sobre o procedimento. Propõe-se, assim, a utilização de critério objetivo, como a estipulação de um intervalo percentual para tal finalidade.

7.4.11 e Anexo VI	Favor esclarecer o que acontecerá caso a Propostas Garantida seja apresentada com condição de validade que não seja compatível com a alocação da capacidade resultante de determinada rodada.	<p>De acordo com o item 7.4.11 do Edital, a desistência, por qualquer Carregador, da Capacidade Solicitada fará com que o processo seja parcial ou totalmente reiniciado. Por outro lado, o Anexo VI, que traz a minuta de Proposta Garantida, inclui, no item 5 determinadas opções de validade da proposta, a depender do resultado da rodada, a saber: caso a capacidade pretendida seja parcialmente atendida, caso a seja atendida determinada capacidade mínima ou caso a capacidade pretendida seja totalmente atendida. Propõe-se que tais opções sejam claramente identificadas na própria minuta do Edital, estipulando quais seriam as consequências caso, ao final da rodada, a Proposta Garantida deixe de ser válida em razão da opção definida de acordo com o citado item 5, como, por exemplo, a reabertura de uma nova rodada para requisição das capacidades que estariam sujeitas àquela Proposta Garantida.</p>
9	Favor esclarecer os procedimentos aplicáveis em caso de solicitação de capacidade incremental.	<p>O item 9 do Edital prevê a possibilidade de carregadores interessados submeterem pedido de capacidade incremental, que será submetido a um processo independente da Chamada Pública. Tendo em vista o caráter vago da disposição, propõe-se que haja mais detalhes sobre a forma de condução desses processos, se se considera a hipótese de realização de nova chamada pública para a capacidade incremental e um prazo de resposta do transportador, já que o prazo estipulado de 90 dias é apenas para mapeamento de solicitações de capacidade incremental, sem que haja qualquer prazo para que seja dada uma resposta, pelo transportador, ao carregador interessado. Considera-se adequado que os detalhes de tais procedimentos sejam pautados, ao menos, no artigo 10 da Resolução ANP 11/2016.</p> <p>Adicionalmente, é preciso diferenciar a demanda para um novo ponto de entrada que não importe em incremento de capacidade (isto é, não gere movimentação de gás natural acima da capacidade técnica existente atualmente) daquele que de fato viabilize a maior injeção e retirada de gás da rede. Na primeira hipótese, não será configurada a capacidade incremental, sendo viável a inclusão de novo ponto de entrada, nos termos dos comentários feitos ao item 5.7.1.1, acima.</p>

CONTRATO DE TRANSPORTE TBG (ENTRADA/SAÍDA)		
ARTIGO DA MINUTA	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA
Item 4.2	Excluir os subitens (iii) e (iv) do item 4.2. Caso não seja possível, favor esclarecer o motivo de inclusão dos subitens (iii) e (iv) como justificativas para a não prestação dos serviços de transporte pelo Transportador.	<p>O subitem (iii) exclui a obrigação do transportador de iniciar a prestação dos serviços de transporte caso não sejam concedidas Autorizações Governamentais para a operação das instalações de transporte. Ocorre que, ao que se sabe, as instalações da malha de transporte do transportador já estão em plena operação há anos. Assim, não parece fazer sentido a sujeição do início de tais serviços a esta hipótese.</p> <p>No que diz respeito ao subitem (iv), também não fica claro quais seriam as condições operacionais necessárias, em relação aos pontos de interconexão, para viabilizar o início da prestação dos serviços de transportes – a previsão é vaga e ampla.</p> <p>As condições inseridas de forma vaga na minuta de GTA geram incertezas quanto à efetiva prestação do serviço de transporte, podendo criar situações de conflito em casos de interpretações ou entendimentos diversos pelas partes envolvidas.</p>
Item 4.3	Sugerimos a exclusão do item 4.3 ou, caso não seja possível, o condicionamento da postergação do início do serviço de transporte por modificação na Rede de Transporte apenas em casos que decorram de eventos de Força Maior.	<p>O transportador deve se obrigar perante o Carregador a iniciar os serviços de transporte na data acordada. A previsão de alteração da data de início por decisão unilateral do transportador gera insegurança jurídica para os Carregadores. É preciso reforçar que a malha de transporte encontra-se em plena operação e deve, portanto, estar sujeita a manutenções programadas pelo transportador, para garantia da segurança e continuidade da operação. Não parece razoável assumir que novas contratações de capacidade impliquem em modificações necessárias à Rede de Transporte, senão que apenas importam na continuidade das atividades já executadas no presente.</p> <p>Caso não seja possível a exclusão do item, a postergação do início da prestação dos serviços de transporte deveria estar condicionada à ocorrência de um evento de Força Maior, conforme construído na própria minuta de contrato.</p>

Item 5.1 (v)	Recomendamos excluir a condição precedente relacionada à adesão, vinculação ou credenciamento do Carregador ao Ajuste SINIEF 03/2018.	<p>Tendo em vista que a eficácia do Ajuste SINIEF n. 03/2018 está sujeita a um ato COTEPE ainda não publicado e que tal Ajuste não foi propriamente concebido para o modelo de entradas e saídas, a inclusão de condição precedente vinculada ao credenciamento do Carregador a tal ato é um elemento de incerteza em relação à própria eficácia do contrato.</p> <p>Idealmente, caso seja indispensável uma condição precedente relacionada à tributação do transporte de gás natural no novo modelo de entradas e saída, tal condição precedente deveria estar delineada de forma mais genérica, a fim de garantir o resultado prático visado, como por exemplo sujeitando a eficácia do contrato à viabilização da tributação da atividade em regime fiscal diferenciado.</p>
Anexo I-A, Apêndice D e I-B Apêndice D	Sugerimos especificar as tolerâncias de variação de programação nos Anexos I-A e I-B, Apêndices D ou, alternativamente, esclarecer em que momento tais tolerâncias serão definidas.	Não está claro, no âmbito da Chamada Pública, em que momento e de que forma serão determinadas as tolerâncias de variação de programação diária e de variação instantânea de programação.
Anexo II-A, Apêndice B e Anexo II-B, Apêndice B, item B.2	Sugerimos (i) incluir o custo de GUS na tarifa de transporte (no encargo de movimentação); (ii) esclarecer os critérios utilizados para fins de estipulação dos custos respectivos (i.e., os volumes de gás necessários, as perdas operacionais e extraordinárias do gasoduto etc); (iii) estabelecer leilão para aquisição de GUS, para transparência e eficiência no processo, e (iv) esclarecer o motivo de vinculação do valor do Encargo de GUS à SELIC.	<p>O custo atribuível ao GUS deveria ser incluído no encargo de movimentação, que compõe a tarifa de transporte, e não ser uma cobrança separada. Assim, os custos e responsabilidade pelo GUS deveriam ser inteiramente do transportador.</p> <p>Não é razoável transferir aos Carregadores o risco de suprimento de GUS, sobretudo no que diz respeito ao volume e preço do gás negociado. Trata-se primordialmente de uma atividade do transportador, cuja responsabilidade e risco deveriam ser suportados por este. Da forma como foi proposto no contrato de transporte, o carregador não tem visibilidade das necessidades diárias de GUS da malha de transporte, o que está diretamente relacionado com o volume de perdas normalmente apuradas pelo gasoduto – também não informadas.</p> <p>A compra do GUS deveria envolver um modelo de leilão organizado pelo transportador para trazer transparência ao processo, sobretudo no que diz respeito ao custo do gás. Neste leilão, os carregadores de entrada poderiam apresentar propostas para venda de GUS para o transportador. Isso garantiria transparência e eficiência ao processo.</p>

		<p>Além disso, não parece usual que a cobrança de valores devidos no âmbito de contratos comerciais seja submetida ao acréscimo da SELIC.</p>
Anexo III (TCG) – Cláusula Sétima	Sugerimos endereçar claramente o papel das distribuidoras, no que diz respeito aos aspectos operacionais de alocação de quantidades de gás nos pontos de saída, através da proposição de um acordo de interconexão entre distribuidoras e transportador.	<p>Tendo em vista a projeção de evolução do mercado, no sentido em que vários carregadores/consumidores livres estarão recebendo gás natural nos pontos de saída localizados nos city-gates de distribuidoras, com as quais haverá um acordo de movimentação de gás, é necessário coordenar as informações entre o sistema de transporte de gasodutos, mantido pelo transportador, e os sistemas de distribuição das distribuidoras, que estarão recebendo gás natural de mais de um agente interessado.</p> <p>Nesse sentido, é necessário um acordo de interconexão entre transportador e distribuidoras, para interface sobre as questões operacionais relativas aos fluxos de gás nesses pontos, o que não pode ser feito de forma eficiente pelos por intermédio dos carregadores.</p>
Anexo III (TCG) – Cláusula Oitava	<p>Excluir itens (iii) e (iv) da cláusula 8.2.1.</p> <p>Excluir cláusulas 8.2.2 e 8.2.3.</p>	<p>As excludentes de responsabilidade indicadas estão completamente fora do controle do Carregador adimplente e dizem respeito a riscos inerentes às atividades do transportador, que se obriga perante outros carregadores, além de ter a possibilidade e responsabilidade de utilizar métodos de balanceamento da rede em casos de injeções ou retiradas em violação às quantidades contratadas.</p> <p>Assim, não é razoável que os descumprimentos de outros carregadores sejam opostos aos carregadores adimplentes, sobretudo quando a maior parte de tais descumprimentos possa ser remediada através de ações do próprio transportador. Além disso, da forma como está proposta a cláusula, basta um descumprimento por parte de qualquer carregador, por menor que seja, para que o transportador seja liberado de suas obrigações.</p> <p>Caso se entenda pela manutenção da regra, ainda que desproporcional às obrigações e penalidades do carregador no âmbito do contrato, o mínimo a ser resguardado deveria ser o critério de materialidade do descumprimento por parte de um carregador, na medida em que danos e impossibilidade real de prestação do serviço de transporte resultasse de tal descumprimento.</p>

		Finalmente, as obrigações de pagamento do Carregador deveriam estar suspensas em casos de Falha de Serviço de Transporte. Não é razoável que tais obrigações sejam mantidas diante do descumprimento contratual da parte contrária.
Anexo III (TCG) – Cláusula Nona – Itens 9.1.1 e 9.2.1	Sugerimos o aumento das penalidades do item 9.1.1, bem como da limitação prevista no item 9.2.1, para que consistam em efetivo incentivo para a qualidade da prestação do serviço de transporte.	<p>As penalidades previstas para o transportador parecem de valor consideravelmente baixo, podendo deixar de representar o incentivo necessário para a prestação de serviço de transporte de forma eficiente e com qualidade. De fato, a penalidade prevista no item 9.1.1, em última análise, apenas implica no fato de que o transportador deixa de receber o pagamento do Carregador (já que seria compensada com o pagamento dos Encargos de Capacidade Não Utilizada pelo Carregador), ainda devido mesmo em caso de Falha de Serviço de Transporte. Além disso, a limitação a 10% do valor anual do contrato também parece muito baixa, tendo em vista a magnitude das obrigações envolvidas e o potencial danoso das Falhas de Serviço de Transporte.</p> <p>O valor extremamente baixo das penalidades tem sérias consequências econômicas para o carregador. Isso porque uma falha de transporte por parte do transportador causará, muito provavelmente, um descumprimento de obrigação de entrega do gás por parte do carregador, afetando toda a cadeia até a entrega ao consumidor final. Tendo em vista os valores muito baixos, os carregadores não conseguiriam replicar penalidades semelhantes para suas contrapartes em contratos de fornecimento de gás, que não aceitariam tais termos.</p>
Anexo III (TCG) – Cláusula Décima	Sugerimos que seja esclarecida a forma de tributação dos valores pagos pelo Carregador no âmbito do GTA, à luz da natureza atribuída ao Encargo de Serviço de Transporte e ao Encargo de Capacidade de Transporte Não Utilizada.	A forma de cobrança de valores no contrato, dividida entre pagamentos devidos por quantidades de gás natural movimentadas e capacidade de transporte não utilizada, pode gerar dúvidas quanto à forma de tributação dos pagamentos realizados no âmbito do GTA. É preciso que seja esclarecido, assim, (i) como serão emitidos os Conhecimentos de Transporte (“CT-e”), inclusive para os períodos em que a capacidade de transporte contratada não for efetivamente utilizada pelos Carregadores; e (ii) como os valores recebidos pelo transportador serão tributados, levando em consideração os diferentes Pontos de Entrada.
Anexo III (TCG) – Cláusula Décima	Sugerimos que sejam esclarecidos os procedimentos relativos à emissão de documentos fiscais nas operações de circulação e prestações de serviço de transporte de gás natural por meio de gasoduto, à luz do Ajuste SINIEF 03/2018.	Na ausência das providências necessárias para a efetividade dos aspectos tributários previstos no Ajuste SINIEF 03/2018, é preciso que sejam esclarecidos os seguintes procedimentos fiscais para a emissão de documentos fiscais na prestação de serviço de transporte de gás natural, levando em consideração os diferentes Pontos de Entrada e Saída: (i) como se pretende emitir os documentos fiscais relacionados

		a tais operações; (ii) como se entende que os carregadores emitam os documentos fiscais relacionados a estas operações.
Anexo III (TCG) – Cláusula Décima – Itens 10.2.4 e 10.6.1	<p>Recomendamos a inclusão da seguinte redação nos itens 10.2.4 e 10.6.1:</p> <p>“10.2.4 – Na hipótese de o CARREGADOR comprovar perante o TRANSPORTADOR que os valores cobrados em determinado DOCUMENTO DE COBRANÇA ESTIMADO são superiores aos efetivamente devidos, o CARREGADOR <u>pagará apenas os valores incontroversos no referido DOCUMENTO DE COBRANÇA ESTIMADO, sendo os valores controversos devidos apenas quando sanada a controvérsia sobre os mesmos, por acordo entre as partes ou decisão do PERITO.</u>”</p> <p>“10.6.1 – O CARREGADOR deverá efetuar o pagamento integral dos valores indicados no DOCUMENTO DE COBRANÇA, <u>exceto se houver divergência quanto à MEDIÇÃO e/ou valores apontados no DOCUMENTO DE COBRANÇA, caso em que serão devidos apenas os valores incontroversos, sendo os valores controversos devidos apenas quando sanada a controvérsia.</u>”</p>	<p>A obrigação de pagamento integral mesmo com a verificação de possíveis erros de medição ou erros nos documentos de cobrança configura prática abusiva, pois sujeita o Carregador a riscos decorrentes de erros do Transportador.</p> <p>Ademais, entende-se que os mecanismos de medição e faturamento estão pouco definidos no contrato, devendo ser melhor detalhados. Sugere-se, nesse sentido, a inclusão de cláusula prevendo o envio de medição mensal ao Carregador, a qual deverá ser aprovada anteriormente ao envio dos Documentos de Cobrança.</p>
Anexo III (TCG) – Cláusula Doze – Item 12.4.1	<p>Sugerimos inclusão da seguinte redação no item 12.4.1:</p> <p>“12.4.1 – A PARTE AFETADA deverá notificar por escrito a outra PARTE acerca do evento de FORÇA MAIOR, especificando a hipótese ou circunstância de FORÇA MAIOR que está sendo alegada, <u>imediatamente e assim que possível, mas sempre e em qualquer hipótese</u> dentro de prazo não superior a 48 horas (quarenta e oito horas), contadas do momento em que tenha tomado conhecimento de tal evento, fornecendo uma estimativa de sua duração e do provável impacto no desempenho de suas obrigações, ficando estabelecido que se a NOTIFICAÇÃO não for realizada dentro do prazo ora estabelecido, os efeitos da FORÇA MAIOR somente poderão ser considerados a contar da data da efetiva realização dessa NOTIFICAÇÃO.”</p>	<p>Em casos de Força Maior, é usual que a obrigação de comunicação seja imediata. Em algumas circunstâncias, o prazo de 48 horas pode ser muito longo para uma ação imediata.</p>

<p>Anexo III (TCG) – Cláusula Doze – Itens 12.7.1 e 12.9.1</p>	<p>Recomendamos a inclusão da seguinte redação para os itens 12.7.1 e 12.9.1:</p> <p><u>“12.7.1 – Na ocorrência de evento de FORÇA MAIOR que impeça a devida execução dos serviços de transporte, o CARREGADOR será exonerado do pagamento de quaisquer encargos devidos pela prestação da parcela do serviço de transporte correspondente à capacidade de transporte afetada pela FORÇA MAIOR.”</u></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, a parcela do somatório ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA relativa à QUANTIDADE DE GÁS correspondente à capacidade de transporte afetada pela FORÇA MAIOR <u>não será devida ao TRANSPORTADOR.</u>”</p>	<p>Mesmo com a ocorrência de evento de força maior, que impeça a disponibilização de gás pelo Carregador ou a prestação do serviço de transporte pelo Transportador, o Carregador permanece obrigado ao pagamento dos encargos devidos pelo serviço de transporte. Entende-se que tal obrigação pode ser considerada abusiva e não se coaduna com o próprio conceito de força maior e as melhores práticas de mercado em situações semelhantes. Com efeito, prevalece, via de regra, a suspensão integral da obrigação de ambas as partes - inclusive as de pagamento, em casos de força maior.</p>
<p>Anexo III (TCG) – Cláusula Doze – Item 12.10</p>	<p>Sugerimos a alteração da redação do item 12.10, da forma abaixo:</p> <p>“12.10.1Ocorrendo uma situação que se caracterize como fato do príncipe, e desde que e na medida que tal situação, comprovadamente, <u>afete alguma das PARTES</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</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>Não é razoável que eventos de fato do príncipe que causem desequilíbrio econômico-financeiro do contrato possam ser invocados apenas pelo Transportador como forma de renegociação contratual. Considerando a imprevisibilidade e ausência de controle sobre eventos dessa natureza, é preciso que a ambas as partes seja atribuído o mesmo direito de renegociação em circunstâncias dessa natureza.</p>
<p>Anexo III (TCG) – Cláusula Treze</p>	<p>Recomendamos a inclusão de hipótese de rescisão do contrato, sem culpa das Partes, em casos de eventos de Força Maior que se estendam por mais de 180 dias;</p> <p>Recomendamos a exclusão do item 13.1.1 (iii), relativo à rescisão do contrato decorrente de dissolução, recuperação judicial ou extrajudicial ou decretação de falência do Carregador.</p>	<p>É usual que em contratos dessa natureza haja uma hipótese de rescisão decorrente de eventos prolongados de Força Maior, uma vez que às Partes pode não ser mais interessante ficar vinculadas ao contrato diante da incerteza da retomada das obrigações em eventos como este.</p> <p>Por outro lado, os eventos de dissolução, recuperação judicial ou extrajudicial ou falência não devem originar, por si, o direito de rescisão, se as demais obrigações contratuais puderem ser honradas pelo Carregador. Caso haja o descumprimento de obrigações, aí sim, seria possível a rescisão, já fundamentada no subitem (ii) do item 131.1.</p>

<p>Anexo III (TCG) – Cláusula Treze – itens 13.1.2 e 13.1.3 (novo)</p>	<p>Recomendamos a inclusão da seguinte redação nos itens 13.1.2 e 13.1.3:</p> <p>13.1.2 – Ocorrendo qualquer um dos eventos de rescisão estabelecidos no item 13.1.1 desta Cláusula, o TRANSPORTADOR deverá enviar uma NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR, informando a ocorrência do referido evento e solicitando que sejam tomadas, se for possível, as medidas necessárias para restabelecer a execução normal das obrigações contratuais no prazo de 60 (sessenta) DIAS a contar do recebimento de tal NOTIFICAÇÃO, sob pena de o TRANSPORTADOR ter o direito de rescindir o CONTRATO.</p> <p>13.1.3 (novo) – Após transcorridos 60 (sessenta) DIAS do recebimento pelo CARREGADOR da NOTIFICAÇÃO mencionada no item 13.1.2 desta Cláusula acima, sem que seja restabelecida a execução normal das obrigações contratuais, o TRANSPORTADOR terá o direito de rescindir o CONTRATO mediante a entrega de nova NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR informando a sua decisão de rescindir o CONTRATO e apresentando demonstrativo do cálculo da indenização devida nos termos do item 13.1.4 (antiga 13.1.3) abaixo. A indenização devida nos termos do item 13.1.3 desta Cláusula deverá ser paga pelo CARREGADOR no prazo de 30 (trinta) DIAS a contar do recebimento da referida NOTIFICAÇÃO.</p>	<p>As hipóteses de rescisão para o Transportador e para o Carregador estão discrepantes, não sendo concedido ao Carregador o mesmo período de cura que é concedido ao Transportador em caso de descumprimento. Sugere-se a compatibilização destes períodos de cura de forma a equilibrar os direitos das partes.</p>
<p>Anexo III (TCG) – Cláusula Treze – item 13.1.3 (antigo)</p>	<p>Sugerimos a inclusão de limite de responsabilidade para o Carregador em caso de rescisão do contrato com base no item 13.1.1 e exclusão do limite mínimo de indenização com base nos valores remanescentes do contrato.</p>	<p>O contrato envolve valores muito altos e ativos cujo potencial real de danos é de difícil mensuração. Em contratos dessa natureza e envolvendo valores dessa magnitude, é razoável e economicamente recomendável a estipulação de limites indenizatórios.</p> <p>No mesmo sentido, a estipulação de indenização mínima com base na integralidade dos valores remanescentes do contrato não parece razoável e nem usual para esse tipo de contrato. Em contratos similares, a estipulação de indenização ou penalidade para rescisão antecipada pode ser feita com base num percentual crescente incidente sobre os valores remanescentes do contrato, estipulado de acordo com o momento em que a rescisão acontecer.</p>
<p>Anexo III (TCG) – Cláusula Quinze – Item 15.1</p>	<p>Sugerimos a inclusão de novo subitem, de forma a prever a possibilidade de fiança corporativa, fornecida por entidade com comprovada capacidade financeira. Alternativamente, sugerimos a redução do valor de garantia financeira do contrato.</p>	<p>Vide comentário ao item 5.4.2 do Edital.</p>
<p>Anexo III (TCG) – Cláusula Quinze – Itens 15.3 e 15.5</p>	<p>Sugerimos a inclusão da seguinte redação para o item 15.5:</p> <p>“15.5 – O TRANSPORTADOR poderá executar a GARANTIA DO CONTRATO, mediante NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR, <u>a partir do vencimento do período de cura de 60 (sessenta) dias contados do envio de notificação ao CARREGADOR, na forma da Cláusula 13.1.2 [conforme nova sugestão sugerida acima], sem que o</u></p>	<p>Não é razoável nem usual que garantias financeiras de contratos envolvendo valores desta magnitude sejam executáveis a partir do dia seguinte ao vencimento da obrigação de pagamento. A estipulação de período de cura, por outro lado, é usual e compatível com as melhores práticas do mercado.</p>

	<p><u>CARREGADOR tenha restabelecido o cumprimento de suas obrigações contratuais de pagamento.”</u></p> <p>Além disso, sugerimos que, uma vez executada, a garantia não deva ser recontratada nos mesmos termos e compreendendo o “Valor da Garantia do Contrato”.</p>	<p>No mesmo sentido, caso a garantia seja executada durante a vigência do contrato, não faz sentido que sua reposição seja no valor total originalmente contratado – não há justificativa para tanto e acaba por onerar demasiadamente o serviço, criando custos adicionais para o Carregador.</p>
Anexo III (TCG) – Cláusula Dezessete	<p>Sugerimos a modificação da regra prevista no item 17.2.1 (iv) para a configuração de Não Utilização de Capacidade Contratada de Transporte de Modo Sistemático, para que seja necessária a verificação cumulativa das seguintes hipóteses: (a) não utilização da Capacidade Contratada de Transporte por um mínimo de 1 ano em contratos de 3 anos, e 8 meses em contratos de 1 ano; e (b) uma vez verificado a situação da letra (a), o carregador não apresente justificativa razoável para a não utilização da Capacidade Contratada de Transporte.</p> <p>Além disso, sugerimos a inclusão de um mecanismo de “use it or lose it” com bases diárias.</p>	<p>Tendo em vista que o mecanismo de Congestionamento Contratual, previsto na Resolução ANP n. 11/2016 e na minuta de contrato ainda não foram testadas na prática e em razão das incertezas quanto às utilizações de capacidade de transporte numa configuração nova no mercado de gás natural, seria razoável conceder prazos maiores para que seja considerado verificado o Congestionamento Contratual para liberação de capacidades de transporte.</p> <p>Por outro lado, da forma como se encontra configurada a regra de Congestionamento Contratual, tem-se eliminada a possibilidade de Carregadores terem flexibilidade para otimização dos seus portfólios de fornecimento de gás, alocando quantidades de entrada em pontos diferentes e alternativos, conforme a fonte e de acordo com as necessidades de sua operação. A fim de viabilizar essa possibilidade, sem que se recorra aos mecanismos rígidos de congestionamento contratual, uma regra diária de “use it or lose it”, mas dinâmica, poderia ser incluída no contrato.</p>
Anexo III (TCG) – Apêndice I – Item 1.3.1	<p>Sugerimos a compatibilização do item 1.3.1.1 com a redação proposta para a Cláusula Oitava – Falha de Serviço de Transporte.</p> <p>Recomendamos também o esclarecimento sobre as regras previstas nos Contratos Legados em termos de responsabilidades do Carregador e compatibilização daquelas regras com as regras previstas no item 1.3.1.1.</p>	<p>A responsabilização do Carregador por gás desconforme por qualquer motivo não imputável exclusivamente ao transportador acaba por transferir para o Carregador os riscos relativos à própria atividade de transporte. Não é razoável impor ao Carregador tal responsabilidade em eventos que não estejam sob seu controle, já que tais riscos são inerentes às atividades comerciais do próprio transportador.</p> <p>Caso não seja acolhida a exclusão dessa cláusula, seria extremamente importante entender se existem regras de responsabilização semelhantes às propostas na Chamada Pública para o carregador dos Contratos Legados, sob pena de os novos Carregadores estarem descobertos em casos de danos resultantes das atividades relativas àqueles.</p>
Anexo III (TCG) – Apêndice I – Item 1.4.6	<p>Sugerimos a inclusão de obrigação de melhores esforços por parte do transportador para o recebimento de gás desconforme</p>	<p>A não aceitação de gás desconforme não deveria ser um direito absoluto do transportador, caso a injeção desse tipo de gás na malha de transporte não acarrete prejuízos aos demais carregadores, de acordo com o parágrafo único do artigo 2º da Resolução ANP n. 16/2008.</p>

Anexo III (TCG) – Apêndice II – Item 1.5.2	<p>Sugerimos que a tolerância diária para Saldos de Desequilíbrio do Portfólio do Carregador seja estipulada em bases diferentes, sendo de 5% para pequenos ou novos carregadores e de 2,5% para grandes carregadores;</p> <p>Sugerimos esclarecer a forma de atribuição dos limites de tolerância caso mais de um carregador apresentem desequilíbrio em seus portfólios num mesmo Dia Operacional.</p>	<p>Os percentuais sugeridos encontram respaldo na experiência internacional. É razoável que grandes carregadores tenham menor margem percentual de tolerância, considerados os grandes volumes que são movimentados diariamente, sendo a recíproca verdadeira em relação aos pequenos carregadores.</p> <p>Além disso, a regra estipulada no item 1.5.2 não deixa claro como serão alocadas as tolerâncias caso mais de um carregador apresentem desequilíbrio em seus portfólios num mesmo dia operacional – i.e., como serão rateadas essas tolerâncias, tendo em vista o limite global de 5% do Desequilíbrio para o Serviço de Flexibilidade de Rede.</p>
Anexo III (TCG) – Apêndice II – Item 1.10	<p>Sugerimos o estabelecimento de uma “conta de balanceamento” que dê ao carregador mais flexibilidade para reajustar o saldo de seu portfólio, não vinculada a apenas um Dia Operacional.</p>	<p>A vinculação da apuração de Saldo de Desequilíbrio do Portfólio do Carregador para fins de imposição da Penalidade por Desequilíbrio a bases diárias (respeitadas as margens do Serviço de Flexibilidade) expõe o carregador a um risco operacional e de custos significativo, tendo em vista o valor elevado da penalidade a ser cobrada com bases diárias.</p> <p>Assim, seria ideal o estabelecimento de um período de flexibilidade para reajuste do portfólio maior que um dia operacional, assegurando ao carregador mais tempo para reajustar sua posição sem que seja submetido ao pagamento dessas penalidades.</p>
Anexo III (TCG) – Apêndice II – Item 1.10.2.5	<p>Sugerimos esclarecer os “limites de tolerância de Desequilíbrio estabelecidos em Contrato”, fazendo referência expressa ao item 1.5.2.</p>	<p>A leitura conjunta do item 1.10.5.2 com o item 4.4.1 parece indicar que os limites de tolerância estipulados no Contrato são aqueles previstos no Serviço de Flexibilidade oferecido pelo transportador, conforme estipulado no item 1.5.2.</p> <p>No entanto, a linguagem utilizada neste item 1.10.2.5, fazendo referência ao termo definido “Desequilíbrio”, não deixa claro se tais limites seriam relacionados apenas ao percentual de 5% sobre o Desequilíbrio (considerado, portanto, o balanceamento de toda a malha de transporte) ou se incluiria também o Saldo de Desequilíbrio do Portfólio do Carregador, conforme regra estipulada no item 1.5.2.</p>
Anexo III (TCG) – Apêndice II – Item 4.4.1	<p>Sugerimos (i) estipular as tolerâncias para desequilíbrio com base na capacidade de entrada ou saída e não no volume efetivamente injetado ou retirado da malha de transporte; e (ii) reduzir a Penalidade de Desequilíbrio, a vinculando ao preço do gás, e não à tarifa de transporte.</p>	<p>A tolerância para desequilíbrio mencionada no item 4.4.1, fazendo referência ao item 1.5.2, está estipulada com base no Saldo de Desequilíbrio do Portfólio do Carregador que, por sua vez, decorre de uma apuração de diferenças entre quantidades programadas e quantidades efetivamente injetadas ou retiradas da malha de transporte, conforme aplicável.</p>

		<p>Ocorre que, como a regra de balanceamento está focada em garantir a segurança, integridade e eficiência da operação de transporte de gás, faria muito mais sentido se as margens de tolerância estivessem vinculadas à efetiva capacidade de entrada e de saída do gasoduto, pois este é o critério material relacionado à capacidade operacional da rede.</p> <p>Além disso, as Penalidades por Desequilíbrio, equivalentes a 5 vezes a tarifa de transporte, são extremamente altas e importarão em grave oneração do carregador, que não conseguirá repassá-las aos compradores do gás natural. Dessa forma, considerando os aspectos econômicos envolvidos na cadeia do gás natural como um todo, ideal seria que as Penalidades por Desequilíbrio fossem vinculadas ao próprio preço do gás natural – já que intrinsecamente vinculadas à própria quantidade de molécula entregue nas transações de compra e venda.</p>
Anexo III (TCG) – Apêndice II – Item 4.5.1	Sugerimos a exclusão da indenização por perda de receita pelo Carregador em caso de descumprimento das obrigações contratuais.	<p>A previsão de indenização por perda de receita não é usual em razoável para contratos dessa natureza, dada a magnitude dos valores e a impossibilidade de mensuração precisa dos riscos envolvidos. Além disso, a inclusão dessa hipótese vai de encontro às próprias obrigações de indenizar previstas nos documentos principais que compõe o contrato, como o Anexo III.</p>

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