



FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES
CONSULTA PÚBLICA Nº 15/2020 - de 29/09/2020 a 13/10/2020

NOME: **Associação Brasileira dos Comercializadores de Energia - ABRACEEL**

- agente econômico
 consumidor ou usuário

- representante órgão de classe ou associação
 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
<p>EDITAL Item 5.5 Garantia do Contrato</p>	<p>Solicitamos que as exigências impostas pela ANP sejam flexibilizadas.</p>	<p>O oferecimento da garantia proposta é excessivamente custoso e deveria estar mais alinhado ao risco da parte beneficiária, de modo a cobrir eventual default. Ou seja, visando manter um equilíbrio entre os riscos estabelecidos no contrato, o Edital deveria adequar o Valor da Garantia à exposição financeira que o transportador está sujeito ao prestar o serviço de transporte, por cerca de 30 a 60 dias.</p> <p>O valor equivalente ao produto de 100 (cem) multiplicado pela Quantidade Diária Contratada, multiplicado pela Tarifa de Transporte Firme (“Valor da Garantia do Contrato”) é demasiadamente elevado e não reflete os riscos da transportadora.</p>

<p>EDITAL Item 6</p> <p>Tarifas</p>	<p>Com base na Nota Técnica nº 13/2019, em que a ANP comenta contribuições sobre a ocorrência de depreciação acelerada dos ativos a partir de 2002, o que resultaria numa BRA substancialmente inferior a apresentada neste edital, solicitamos que: (i) a ANP revise os métodos de cálculo da BRA; e (ii) que sejam tornados públicos os cálculos de depreciação dos ativos.</p>	<p>É de suma importância que o BRA previsto no Edital seja determinado de forma que estabeleça uma tarifa de transporte condizente com a infraestrutura que está sendo ofertada.</p> <p>Como não foram apresentados os documentos referentes a esta solicitação, a ANP determinou a manutenção do cálculo apresentado até que fosse possível fazer as correções devidas. Essa alteração, de suma importância para o estabelecimento da tarifa de forma adequada, não foi feita até o presente momento, mais de um ano da solicitação.</p>
<p>Edital Item 6.1.4. CMPC</p>	<p>Sugerimos que a CMPC e/ou os Encargos e Penalidades impostos nos Contratos de Capacidade sejam reduzidos a fim de equilibrar riscos dos agentes e garantir modicidade da tarifa de transporte</p>	<p>Cabe uma análise mais aprofundada da CMPC visto que: (i) poderia ser estimada uma alavancagem maior do que 30% para este tipo de negócio com receitas estáveis e garantidas pelos carregadores em bases anuais e; (ii) o nível de risco deste negócio é baixo considerando as exigências de encargos de capacidade em bases diárias, excesso de tarifa para encargos adicionais autorizados ou não, penalidades de variação de vazão, etc.</p>
<p>EDITAL Sugestão de inclusão no Edital</p> <p>Livre comercialização de sobras de molécula entre Carregadores</p>	<p>O Edital poderia prever a livre comercialização de sobras de molécula entre zonas de saída contratadas pelos Carregadores Vencedores e Contratos Legados, desde que não haja desabastecimento ou dano ao serviço de Transporte.</p>	<p>A inclusão no Edital de possibilidades que permitam a nomeação de capacidade com mais flexibilidade corrobora para um aproveitamento melhor do sistema de transporte. Quanto maior as possibilidades geradas, maior será o fomento ao setor de gás natural.</p>

<p style="text-align: center;">CONTRATO Anexo II-A, Apêndice B, Itens B1 (ii) e (iii) Encargos Excedentes</p>	<p>Requisitamos a manutenção do mesmo encargo previsto no “Modelo de Contrato de Transporte Firme” disponibilizado no site da TBG para o “Serviço Excedente Autorizado” e “Serviço Excedente Não Autorizado”.</p>	<p>O Modelo de Contrato de Transporte Firme disponibilizado no site da TBG prevê:</p> <ul style="list-style-type: none">- no item 8.1 (ii), encargo equivalente ao valor de uma vez a tarifa de serviço de transporte para o somatório das Quantidades Excedentes Autorizadas para cada dia do mês em questão;– no item 8.1 (iv), encargo de duas vezes o valor da tarifa de serviço de transporte para o somatório das Quantidades Excedentes Não Autorizadas para cada dia do mês em questão. <p>O item 3.5 do Contrato faculta ao transportador, após a análise de disponibilidade de capacidade técnica, autorizar o serviço excedente de transporte. Com isso, alterar o encargo do “Serviço Excedente Autorizado” de uma para duas vezes a tarifa de transporte é inaceitável, uma vez que a utilização excedente foi autorizada pelo Transportador e não poderia trazer uma onerosidade adicional tão excessiva.</p> <p>Para o caso do “Serviço Excedente Não autorizado”, o encargo foi alterado de duas para cinco vezes a tarifa de transporte, o que é considerada demasiadamente alta, visto que já está previsto também no item 4.5.1 que, além destes encargos, o carregador será responsável perante o transportador pelos prejuízos e/ou perda de receita comprovadamente sofridos.</p> <p>Além disso, tal cominação de penalidade ultrapassa os parâmetros previstos na legislação brasileira –</p>
---	---	---

		<p>vale salientar que o artigo 412 do Código Civil que determina que o valor da cláusula penal não pode ultrapassar o valor da obrigação principal.</p> <p>Desta maneira, sugerimos que não haja adicional aos Serviço Excedente Autorizado e que a tarifa do Serviço Excedente Não Autorizado seja limitada à 20% do Encargo de Capacidade.</p>
<p align="center">CONTRATO Anexo III - TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO</p> <p>Apêndice I – Requisitos Técnicos</p> <p>Item 1.3.3 Gás Desconforme</p>	<p>O Transportador deve igualmente se responsabilizar pelos danos causados pelo gás desconforme perante aos agentes que não causaram a sua injeção no sistema de transporte.</p> <p>Além disso, deve ser responsabilidade do Transportador identificar o agente causador por tal injeção de gás desconforme e oferecer todas as evidências documentais para a devida responsabilização.</p>	<p>Os Termos e Condições Gerais do Contrato limitam responsabilidades que são inerentes ao Transportador em um sistema com múltiplos carregadores:</p> <p>Em primeiro lugar, o Transportador também pode ser responsável por gás desconforme.</p> <p>Por último, e mais importante, o Transportador, como operador do sistema, tem competência e capacidade de identificar e comprovar o carregador pelos danos decorrentes do gás desconforme.</p> <p>Desta maneira a sugestão é que o Transportador tenha a responsabilidade de identificar, documentar, penalizar os usuários responsáveis e manter indenidos os usuários não responsáveis pelo gás desconforme.</p>

<p style="text-align: center;">CONTRATO Anexo III - TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO</p> <p style="text-align: center;">Apêndice I – Requisitos Técnicos Item 4.3</p> <p style="text-align: center;">Notificação da não prestação de Serviço de Transporte</p>	<p>O Contrato deveria prever a obrigatoriedade de o Transportador informar com antecedência de 180 (cento e oitenta) dias sempre que for necessário alterar a data do Serviço de Transporte.</p>	<p>Os compromissos entre Carregador e Transportador serão assumidos com antecedência por meio da assinatura dos contratos com prestação de serviços entre 01/01/2021 e 01/01/25, conforme previsto no Edital.</p> <p>Com isso, entendemos ser possível que o Transportador já tenha seu plano de manutenções preventivas e/ou de adequações na rede de transporte estruturado para evitar interrupções na prestação do serviço ou mesmo o seu começo nas datas previstas no Edital.</p>
<p style="text-align: center;">CONTRATO Anexo III - TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO</p> <p style="text-align: center;">Itens 4.4</p> <p style="text-align: center;">Notificação da não prestação de Serviço de Transporte</p>	<p>Solicitamos a exclusão do Item 4.4 do Contrato.</p>	<p>É comum que os carregadores que contratam serviço de transporte firme e de longo prazo, tenham também lastro contratual de compra e de venda de molécula.</p> <p>O Transportador ao falhar no serviço do transporte firme e de longo prazo causa para o carregador uma cadeia de penalidades e indenizações com supridores e consumidores.</p> <p>O bom serviço de transporte firme e de longo prazo é a principal responsabilidade e obrigação do Transportador e as penalidades apresentadas nessa minuta de Contrato são substancialmente mais brandas que as obrigações e responsabilidades do Carregador que, ao seu tempo, está assumindo uma série de riscos adicionais além do transporte.</p> <p>Portanto, além da penalidade por falhar no serviço de transporte, o carregador deve estar submetido a todos os danos devidamente comprovados por tal falha, sem quaisquer limitações de responsabilidade.</p>

<p align="center">CONTRATO Anexo III Item 9.2.1 / 9.2.2.</p>	<p align="center">Solicitamos que seja reavaliado o valor da penalidade por Falha de Serviço de Transporte.</p>	<p>Considerando que essa penalidade tem valor muito baixo, entendemos que não cumpre o seu papel de punir/prevenir novas falhas. Se for o entendimento de que deve existir um limite para a aplicação de penalidades, que seja incluído um limite ao Transportador nos mesmos termos existentes para os carregadores, com base no Encargo de Serviço de Transporte, Anexo II, B, Apêndice B, B, 1, sobre as penalidades, encargos e demais pagamentos.</p>
<p align="center">CONTRATO Anexo III Item 8.2.1, 8.2.2 e 8.2.3</p>	<p align="center">Solicitamos a revisão dos itens pois deverão ser considerados falha de serviço de transporte todos os casos em que o transportador deixar de fornecer ou receber gás natural.</p>	<p>Cabe ao transportador assegurar a melhor prestação de serviço e a continuidade do sistema de transporte. Sempre que possível, o Transportador deverá atuar de forma preventiva e organizada para mitigar todos os riscos, inclusive no tocante à manutenção e renovação dos equipamentos para minimizar a necessidade de reparos e a interrupção do serviço. Do mesmo modo, o Transportador deve manter um plano de ação para atuações de natureza emergencial, reduzindo o impacto destas ocorrências no sistema de transporte.</p>
<p align="center">CONTRATO Anexo III Item 12.2.(ii)</p>	<p align="center">Os atos como a “tentativa de furto de combustível e/ou Gás Natural” não podem ser caracterizados como Força Maior.</p>	<p>Cabe ao transportador zelar pela segurança e vigilância de suas instalações. Além disso, tais eventos tipificadas na legislação penal não podem ser considerados como Força Maior. Caso fortuito ou de força maior são fatos/ocorrências imprevisíveis ou de difícil de previsão, restando claro que jamais podemos definir tentativas de furto ou sabotagem dentro desta definição.</p>
<p align="center">CONTRATO Anexo III Item 12.7.1 / 12.9.1</p>	<p>Ocorrendo Evento de Força Maior, o carregador não deverá ser responsável pelo pagamento de nenhum encargo ao transportador.</p>	<p>O Código Civil Brasileiro prevê a força maior e o caso fortuito como excludentes de responsabilidade, de modo que nenhuma das partes pode ser responsabilizada por tais eventos.</p>

<p align="center">CONTRATO Anexo III Item 13.1 e 13.2</p>	<p align="center">Entendemos que os itens 13.1 e 13.2 estabelecem um desequilíbrio contratual e devem ser alterados.</p>	<p>Se ocorrer a rescisão antecipada do Contrato por culpa de uma das partes envolvidas, Carregador ou Transportador, a previsão deveria ser de indenização da parte prejudicada pela parte faltante conforme danos efetivamente sofridos e comprovados.</p>
<p align="center">CONTRATO Anexo III Item 15.1</p>	<p>Pleiteamos a exclusão das verbas rescisórias na composição do cálculo da garantia financeira, conforme item 15.1.</p>	<p>O item 13.1.3 trata sobre indenização por perdas e danos diretos sofridos, que devem passar por uma apuração, comprovação e posterior liquidação, de forma que não há como computar valores futuros e incertos no cálculo da garantia. Ainda, para que não haja onerosidade excessiva, a garantia deve estar atrelada ao risco econômico do transportador que deveria estar limitada a 30 (trinta) a 60 (sessenta) dias.</p>
<p align="center">CONTRATO Anexo III, Apêndice II 3.2</p>	<p>Pedimos a exclusão do item Variação de Programação Instantânea ao Longo do Dia Operacional e de suas penalidades.</p>	<p>O evento de desbalanceamento da rede já está previsto no Item 1.10 do Apêndice II do Anexo III do Contrato, com seus custos e penalidades. A cobrança de um custo adicional gera uma incerteza significativa aos carregadores e usuários, gera uma receita adicional à Transportadora que não condiz com a natureza de sua operação, cria complexidades no Controle da Conta Regulatória e é de difícil aplicação para agentes que dividem um mesmo Ponto de Entrega através do sistema de distribuição.</p> <p>Desta maneira, solicitamos que quaisquer cobranças decorrentes de variação na vazão instantânea sejam tratadas conforme o item 1.10 acima mencionado e que não haja aplicação de nenhuma penalidade ou encargos aos carregadores e usuários a não ser que tais variações incorram em danos comprovados ao sistema de transporte.</p>

<p>CONTRATO Apêndice II 4.5</p>	<p>Ao invés do imediato pagamento de uma penalidade, solicitamos que o carregador tenha a opção de corrigir o balanceamento do sistema. Alternativamente, que a penalidade seja reduzida para 1,2x a tarifa de transporte, e não 5x.</p>	<p>Tal alternativa permite que o próprio carregador consiga ajustar desbalanceamento sem oneração demasiada, ampliando a atratividade da chamada pública e a entrada de novos players no setor de gás natural.</p>
--	--	--

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