

NOTA TÉCNICA

ANÁLISE DAS CONDIÇÕES DE EQUILÍBRIO ENTRE AS OBRIGAÇÕES IMPOSTAS AOS CARREGADORES NOS CONTRATOS DE TRANSPORTE

OUTUBRO DE 2023





1. Introdução

Até 2019 a contratação de capacidade de transporte se dava na modalidade conhecida como contratação ponto-a-ponto, na qual os contratos eram feitos considerando cada gasoduto ou um conjunto de dutos.

O processo de recontração de capacidade do Gasoduto Brasil-Bolívia - Gasbol, ocorrido em 2019, proporcionou a primeira chamada pública na modalidade Entrada-Saída no Brasil, em atendimento ao Decreto Federal nº 9.616/2018, revogado pelo Decreto nº 10.712/2021.

A partir de então, os potenciais carregadores puderam sugerir modificações e melhorias nas condições impostas pelos transportadores, por meio de um processo público acompanhado pela ANP, autoridade reguladora e responsável pelo tema.

Esse processo contribuiu para tornar os contratos de transporte padronizados de modo a facilitar a contratação e melhorar a previsibilidade das condições impostas ao acesso ao Sistema Integrado de Transporte. Desde então, muitos agentes, participaram das consultas públicas e contribuíram com o processo de melhoria dos contratos, que foram gradualmente adaptados.

No entanto, em que pese a melhoria progressiva das condições impostas nos contratos de transporte, desde a primeira versão publicada na Chamada Pública TBG nº 01/2019, as regras vigentes ainda impõem aos carregadores um risco contratual elevado. Desta forma, aumenta-se a complexidade do gerenciamento e onera-se a contratação desta infraestrutura com impacto na contratação da molécula, sem, contudo, ter os instrumentos necessários para mitigação dos riscos.

Esta nota técnica tem, portanto, o objetivo de mapear e propor adaptações aos contratos de transporte de modo a torná-los mais equilibrados em relação às obrigações e aos riscos inerentes à atividade econômica do transporte entre transportadores (proprietários da infraestrutura) e carregadores (usuários da infraestrutura).

Ressalta-se, contudo, que esta análise será restrita ao equilíbrio dos contratos e não abordará as melhorias regulatórias e na condução do processo de oferta de capacidade de transporte. Importante frisar que estes últimos itens são necessários para que os carregadores tenham mais transparência e previsibilidade de acesso, de forma



coordenada, o sistema de transporte, algo fundamental para a estratégia nas negociações e para o gerenciamento dos contratos de molécula. Igualmente, o tratamento das receitas adicionais obtidas na oferta de outros serviços pelo transportador, como extraordinários, interruptíveis e serviços de balanceamento também serão objetos de análise específica.

2. O que constitui a atividade de transporte de gás natural?

A Lei Federal nº 14.134/2021 - Nova Lei do Gás - define o transporte de gás natural como uma atividade econômica. No entanto, por ser uma infraestrutura essencial, caracterizada como um monopólio natural e que movimenta um bem fungível, a sua operação deve atender à regulação, de modo a assegurar a qualidade e o acesso em igualdade de condições a qualquer interessado. Por isso, na oferta deste serviço, o transportador sugere alguns critérios de habilitação, garantias e obrigações aos potenciais carregadores para garantir que o processo de contratação ocorra de forma saudável, evitando comportamentos oportunistas que poderão onerar a tarifa de transporte (e o custo final) para os demais contratantes. Nesta análise também se inserem as condições de cessão de capacidade, como um mecanismo de gestão de risco pelos carregadores, em atendimento à regulação.

Um outro ponto importante é a segurança do suprimento. Os contratos de transporte possuem cláusulas que definem critérios e condições que caracterizam as falhas no serviço que devem, na ausência de eventos de força maior, isentar os carregadores das obrigações a eles impostas contratualmente, ao mesmo tempo que também assegura a remuneração do transportador por qualquer descumprimento ou término antecipado dos contratos motivados pelos carregadores.

Além disso, há cláusulas específicas que versam sobre a qualidade do gás, de modo a assegurar a entrega pelo transportador do gás contratado pelo carregador, além de critérios para medição, programação e requisitos operacionais como o gás de uso do sistema e flexibilidade. Neste último, há ainda uma seção dedicada ao Balanceamento, com regras que objetivam assegurar uma boa gestão dos portfólios pelos carregadores e, ao mesmo tempo, evitar riscos operacionais ao transportador.



Importa destacar que toda a operação do serviço de transporte está amparada pelos princípios da eficiência, da otimização, da publicidade e transparência e da neutralidade. Isto quer dizer que a regulação assegura uma Receita Máxima Permitida (RMP) ao transportador que deverá ser mensurada a partir da contraprestação de uma operação eficiente, seguindo uma alocação de capacidade que atenda à otimização da infraestrutura (mínima ociosidade possível). Ademais, todas as ações do transportador na operação de suas infraestruturas de transporte terão que ser transparentes e publicadas em local de fácil acesso. Essa transparência é fundamental para assegurar o princípio da neutralidade.

Por neutralidade entende-se que o transportador não deverá ganhar ou perder parte da receita permitida pelo regulador ao executar ações para assegurar o serviço de transporte de gás natural. Ao mesmo tempo, esta neutralidade não o exime de buscar a eficiência operacional, uma vez que isto implica em também gerenciar o *trade-off* custo *versus* complexidade da gestão da rede, evitando onerar e transferir aos carregadores custos que poderiam ser evitados.

Diante do exposto, as seções a seguir trazem uma análise do equilíbrio entre as obrigações impostas aos carregadores nos contratos MASTER de transporte e as propostas de melhorias para garantir maior equidade às condições contratuais ao acesso a esta infraestrutura.

3. Da análise do equilíbrio entre as obrigações impostas aos carregadores nos contratos de transporte

Inicialmente vale mencionar que o Sistema Integrado de Transporte envolve três redes de gasodutos - áreas de mercado de capacidade - que são operadas por transportadoras distintas: i) Transportadora Associada de Transporte (TAG), que concentra as suas operações nas Regiões Norte, Nordeste e parte do Sudeste; ii) Nova Transportadora do Sudeste (NTS), que atua na Região Sudeste; e iii) Transportadora Brasileira Gasoduto Brasil-Bolívia (TBG), nas Regiões Centro Oeste, Sudeste e Sul do país. Essas transportadoras encontram-se em condições distintas na oferta de capacidade ao mercado. A TBG vem ofertando, de forma sistemática, desde 2019, capacidade de transporte firme de longo prazo (através de chamadas públicas) e de curto prazo. Já a



TAG e a NTS¹ iniciaram a oferta de capacidade a partir da modalidade extraordinária com diferentes horizontes temporais, mas com prazo máximo de 1 ano.

Neste sentido, não há, ainda, um movimento coordenado e integrado para o acesso ao transporte e os contratos publicados por cada transportadora ainda carecem de padronização, pois apresentam distinções importantes no que diz respeito às obrigações e penalidades impostas aos carregadores.

Diante do exposto, iniciaremos a análise comparativa desses contratos, salientando também tópicos específicos de divergências e que aumentam a complexidade e custos aos carregadores em sua análise estratégica para calcular o custo de acesso ao sistema de transporte.

Ressalta-se que todas as recomendações propostas têm como objetivo a padronização dos contratos de transporte das três principais transportadoras.

3.1. Garantias do Contrato

Os contratos preveem o pagamento de garantias pelo carregador habilitado e que tenha reservado capacidade de transporte com o objetivo de assegurar o cumprimento das obrigações por ele assumidas.

O contrato da NTS estabelece a “garantia do contrato”, que tem o mesmo objetivo das garantias financeira e de pagamento previstas, respectivamente, nos contratos da TBG e da TAG, mas também inclui a cobrança da garantia de balanceamento, que se destina a assegurar o pagamento dos custos incorridos pela transportadora na execução de suas ações de equilíbrio operacional.

Proposta de adequação: conforme exposto, as garantias exigidas para a reserva de capacidade de transporte são importantes para evitar riscos ao transportador e aos demais carregadores na ausência do cumprimento das obrigações por algum ou um conjunto de carregadores. No entanto, se elevadas podem comprometer o processo de oferta de capacidade, tendo em vista que onerarão ainda mais os custos e as responsabilidades assumidas em contrato. Cita-se, especificamente, a garantia de balanceamento prevista nos contratos da NTS. As ações de balanceamento devem ser realizadas primariamente pelos carregadores, que buscarão no mercado opções



eficientes para gerir seus portfólios. Caberá ao transportador, portanto, a realização do balanceamento residual. Desta forma, ao exigir de antemão a cobrança desta garantia, a NTS impõe ao carregador o ônus de um serviço que não necessariamente será utilizado e, portanto, não representa, uma exigência devida, devendo ser excluída por representar um desequilíbrio desproporcional na assunção de obrigações pelo carregador.

Ademais, como alternativa, sugerimos a inclusão de previsão da “Garantia Corporativa” ou “Limite de crédito corporativo, com base na avaliação do Rating corporativo” dentre as garantias do contrato exigidas pelas transportadoras, onde transportadora utilizaria o limite de crédito do carregador (bastante praticado pela Petrobras nos contratos de molécula), em que se considera o rating, emitido pelas agências classificadoras de risco. Citamos, como exemplo, o contrato Master da TBG, que prevê a possibilidade de o carregador solicitar a análise de crédito, podendo a transportadora aprovar ou não um limite de crédito corporativo para compor a garantia financeira exigida nos contratos de transporte. Além de ser uma ferramenta difundida no mercado sendo, por exemplo, uma prática regular no mercado de energia elétrica, pode se apresentar como uma opção menos onerosa ao carregador.

Observa-se que a própria Petrobras em seus contratos de suprimento de gás, sempre operou seus Contratos na forma de limite de crédito corporativo junto às concessionárias distribuidoras.

Ainda sobre as garantias dos contratos, observa-se que no caso de contratos de conexão para instalação de novos pontos de entrega de gás, eles preveem também garantias tanto de obra como de faturamento. A garantia de construção considera, além do valor do investimento, a adição da taxa WACC calculada para o período de obras, adicionado ainda, sobre o valor final, mais 30% de fator.

Tendo em vista as características do mercado, verifica-se que essas garantias são excessivas e implicam em repassar um custo à cadeia que acaba por reduzir a competitividade final do gás canalizado aos usuários, afetando toda a cadeia. Como alternativa, sugerimos reavaliar o dimensionamento das garantias, bem como, lançar mão também da classificação de risco (Rating) em conjunto com a operação com Limite de Crédito Corporativo.



Seria suficiente a comprovação de rating corporativo local equivalente como: “brAAA” na escala de classificação de risco da Standard & Poors, “AAA (bra)” na escala de classificação de risco da Fitch Ratings, “Aaa.br” na escala de classificação de risco da Moody’s ou comprovação de qualidade de crédito equivalente, por meio da apresentação de balanços e demonstrações financeiras que evidenciem seus níveis de endividamento e solvência.

3.2. Valores a faturar:

- a) Volumes Excedentes: os contratos Master da TBG são mais onerosos se comparados aos contratos da TAG e da NTS no que se refere às penalidades por volumes excedentes autorizados e não autorizados. A cobrança tarifária pelo volume excedente autorizado da TAG e NTS, é exatamente o mesmo valor tarifário aplicado à capacidade contratada inicialmente pelo carregador, enquanto a TBG aplica penalidade onerando-os em 2 vezes mais, mesmo que o contrato faculte aos carregadores a movimentação de quantidade superior àquela inicialmente contratada. No entanto, vale mencionar que, embora a NTS não aplique uma penalidade sobre os volumes excedentes autorizados, considera uma limitação sobre a quantidade diária contratada como um limitador à utilização da capacidade excedente, mesmo se houver condições técnicas de movimentar os volumes solicitados. Para os volumes excedentes não autorizados a penalidade aplicada pela TBG é 4 vezes superior à tarifa resultante da chamada pública, enquanto a penalidade aplicada pela TAG e pela NTS é 2 vezes maior em relação à tarifa contratual.

A TAG introduziu no contrato extraordinário de 2023 o conceito de Excedente Autorizado II, que corresponde à quantidade de gás transportada que seja superior ao limite dado pela tabela abaixo, ainda que programada. Esse encargo é faturado sobre o mesmo valor do excedente não autorizado (2x a tarifa). O objetivo do transportador com este encargo foi buscar inibir a prática da subcontratação do serviço de transporte, uma vez que o sistema opera com razoável ociosidade.

QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA (QDC)*	Limites de Quantidade de Excedente Autorizada
$QDC < 0,5 \text{ MM m}^3/\text{d}$	50% x QDC
$0,5 \leq QDC < 1 \text{ MM m}^3/\text{d}$	Maior entre: 40% x QDC ou 250 mil m^3/d
$1 \leq QDC < 1,5 \text{ MM m}^3/\text{d}$	Maior entre: 30% x QDC ou 400 mil m^3/d
$1,5 \leq QDC < 4 \text{ MM m}^3/\text{d}$	Maior entre: 20% x QDC ou 450 mil m^3/d
$QDC \geq 4 \text{ MM m}^3/\text{d}$	Maior entre: 15% x QDC ou 800 mil m^3/d

Proposta de adequação: a otimização da infraestrutura de transporte é fundamental para garantir a modicidade tarifária na remuneração dos investimentos e dos serviços prestados pelo transportador. Sendo assim, se a rede comporta, tecnicamente, a movimentação de volumes excedentes aos contratados pelo carregador e autorizados pelos transportadores não deve haver cobranças de penalidades abusivas e restrições injustificadas às nomeações destes excedentes. Seguindo este mesmo raciocínio, entende-se que volumes excedentes não autorizados pelo transportador são aqueles que podem representar riscos à segurança do sistema e, portanto, devem ser mais penalizados.

Mesmo que a regulação e os contratos considerem o princípio da neutralidade e o transportador não deva ganhar ou perder receita na aplicação destas penalidades, a gestão da rede não pode ser punitiva, sob o risco de onerar desnecessariamente o carregador por um pagamento que demorará até o próximo ciclo para ser compensado, especialmente neste momento inicial de abertura de mercado. Importante pontuar sobre a penalidade por quantidades excedentes autorizadas, que em linhas gerais visa inibir os carregadores de realizar uma subcontratação do serviço de transporte, mas que na prática pode inviabilizar oportunidades pontuais de mercado, retirando a competitividade do carregador de entrada e sendo inviável para o carregador entrar no mercado de capacidade.

As incertezas em relação ao ressarcimento dessas penalidades aumentam, ao passo que não estão ainda reguladas e publicizadas, aumentando a insegurança para a tomada de decisão por parte dos carregadores, sobretudo no longo prazo. Deste modo, sugere-se (i) a redução da penalidade aplicada aos volumes excedentes autorizados em todos os contratos. Propomos que o Encargo de



Serviço de Transporte por Excedente Autorizado seja fixado em 1,5 x tarifa firme; (ii) eliminação dos limites impostos pela NTS à utilização da capacidade excedente em relação à quantidade diária contratada, e (iii) redução da penalidade aos volumes excedentes não autorizados dos contratos da TBG para 2 x tarifa firme.

Neste condão, sugerimos a permanência da penalidade por excedentes autorizados, cujo valor deve ser maior que as tarifas para produtos de curto prazo para incentivar a contratação de capacidade pelos carregadores.

- b) Repasse do custo de aquisição do Gás de Uso do Sistema (GUS): os contratos da TBG e da TAG consideram como repasse do GUS adquirido pelas transportadoras o custo médio do estoque (*linepack*) e não o do GSA firmado pelo transportador para este fim. Isto é, embora a cláusula 6ª do Termo e Condições Gerais (TCG) tenha a previsão de contratação do GUS a partir de um GSA firmado pelo transportador, há a opção de o transportador utilizar da flexibilidade da rede para ofertá-lo. No entanto, o gás estocado nos gasodutos é também utilizado para fins de flexibilidade e balanceamento por parte do transportador e também para cumprir com a obrigação de disponibilidade do GUS pelo carregador que possui contratos legados. Assim, se não houver transparência e publicidade adequada da gestão do *linepack* pelo transportador, pode haver, no nosso entendimento, subsídio cruzado pelo custo de serviços que não necessariamente deverão ser socializados e poderão, pela lógica da contratação, onerar o preço médio do estoque com repasse indevido aos carregadores. Ressalta-se, ainda, que o carregador não possui, até o momento, qualquer clareza sobre a decisão de aquisição e a gestão do GUS tomada pelas transportadoras.

Proposta de adequação: A remuneração do GUS ofertado pelo transportador deve ser transparente para evitar, conforme mencionado acima, subsídios cruzados. Desta forma, na conta regulatória a ser publicada por estes agentes, deve haver uma separação do custo de aquisição do gás para fins de GUS, balanceamento e flexibilidade da rede já que alguns destes serviços serão socializados e outros não. Ademais, a



padronização da cobrança e repasse destes custos é fundamental para que os carregadores tenham previsibilidade na gestão dos contratos e de suas obrigações ao acessar redes distintas, conjuntamente. Defendemos, ainda, a adoção de critérios eficientes na gestão do estoque de referência e do empacotamento para incentivar que o transportador adotará as melhores alternativas na operação da rede e na oferta destes serviços, evitando a cobrança de custos desnecessários. Uma alternativa seria instituir um percentual limite de utilização do GUS.

Deste modo, diante desta análise e até que haja regulação a respeito, sugerimos que os contratos prevejam critérios de contraprestação das informações para aquisição de GUS e de gás para flexibilidade para que os carregadores possam acompanhar a eficiência na aquisição do Gás de Uso do Sistema e que o custo a ser repassado aos carregadores seja relativo ao contrato firmado pelo transportador para esta finalidade.

Sugerimos ainda a previsão explícita em contrato de o carregador poder fornecer o GUS requerido pelo transportador, não sendo priorizado, desta forma, a aquisição pelo transportador.

Tributos no encargo de GUS

Em relação ao GUS, pontuamos que os tributos recuperáveis pelo transportador não devem ter repercussão na cadeia, pois são passíveis de crédito para o adquirente na compensação com os débitos de suas operações.

Esse repasse de tributos recuperáveis causa aumentos dos custos de transporte e uma incidência múltipla sobre demais tributos incidentes nas operações subsequentes, na ordem de 25% do valor da carga tributária.

Os tributos incidentes sobre o gás podem ser aproveitados pelo transportador, em sua apuração, obedecendo à regra da não cumulatividade, o que reduziria o custo a ser repassado para o carregador, sem gerar ônus para o transportador.

Desta forma, solicitamos a exclusão total dos tributos recuperáveis na composição do encargo de GUS.

Outro ponto é a recente decisão do STF na qual o ICMS não deve fazer parte dos cálculos de apuração do PIS e COFINS.



- c) Reserva de Capacidade para fornecimento do GUS e flexibilidade: os contratos Master da TBG e TAG preveem o repasse de custos fixos para a contratação de GUS, de flexibilidade e, no caso da TAG, também para ofertar o serviço de congestionamento. Ambos os contratos parecem considerar a reserva de capacidade para esta finalidade. Contudo, não está claro o critério de alocação e socialização destes custos, já que alguns carregadores de entrada assumem o compromisso de ofertar GUS nos contratos de compra e venda firmados com carregadores de saída. Ademais, há previsão de pagamento pelos carregadores de custos irrecuperáveis pelo transportador nos contratos de GSAs que serão firmados para atendimento desses serviços. No contrato da NTS não tem previsão para o repasse de custos fixos para GUS e flexibilidade.

Proposta de adequação: a transparência do processo e dos contratos de aquisição e rateio de gastos com o GUS e flexibilidade pelo transportador é fundamental para que o carregador possa verificar o quão eficiente está sendo a atuação do transportador neste sentido, já que esta contratação envolve, muitas vezes, a adoção de premissas e critérios que devem levar em consideração a gestão eficiente e otimizada da rede de transporte. Os contratos já estabelecem o repasse ao carregador do custo fixo e variável para contratação destes serviços pelo transportador e não nos parece razoável que também sejam transferidos os custos irrecuperáveis, que embora de natureza indeterminada pelas informações constantes nas minutas contratuais, parece eximir os transportadores da responsabilidade de gerenciar os riscos de um contrato inerente à operação de uma atividade econômica a que foram autorizados. Portanto, sugerimos a exclusão da possibilidade de reserva de capacidade de transporte para fins de oferta de flexibilidade e da previsão de repasse dos custos irrecuperáveis pelo transportador.

3.3. Falha de Serviço de Transporte:

Os contratos da TBG e da NTS permitem ao transportador a entrega mínima de 95% do gás programado pelo carregador de entrada, ao passo que o carregador assume um compromisso de pagamento de 100% da capacidade contratada. Além disso, juntamente com o da TAG, condicionam a rescisão contratual pelo carregador na hipótese de não entrega de 90% da QDC pelo transportador durante 30 dias



ininterruptos ou 45 dias alternados a cada ano e, ainda, condicionam o serviço de transporte ao fornecimento de GUS pelos fornecedores do gás ao transportador. Cabe ressaltar, ainda, que o contrato de transporte da NTS prevê uma regra denominada “Lesser-of”, que possibilita ao transportador reduzir a nominação do carregador, com o objetivo de equilibrar ex-ante as quantidades programadas pelos carregadores de entrada e saída.

Ademais, as penalidades devidas pelos transportadores são de natureza compensatória e limitadas a 10% sobre o valor do contrato de transporte relativo ao intervalo de 12 meses em que tenha ocorrido a responsabilidade do transportador ou o direito à indenização pelo carregador. No caso da TBG, o limite de responsabilidade é restrito a 20% do valor contratado no ano em que ocorreu a falha do serviço de transporte.

Proposta de adequação: a reserva de capacidade de transporte impõe ao carregador um compromisso de pagamento de 100% da capacidade contratada, em uma lógica de *ship-or-pay* - remuneração integral, mesmo sem sua total utilização. Essa penalidade é usualmente utilizada para garantir ao transportador a remuneração de seus investimentos, uma vez que a infraestrutura foi dimensionada considerando as intenções de demanda do mercado. No entanto, uma vez contratada a capacidade pelo carregador, o transportador também deveria assumir a mesma responsabilidade da prestação do serviço de transporte, portanto, de entregar ao menos o volume de gás nominado (*delivery-or-pay*). A ausência dessa possibilidade, deve, portanto, ser caracterizada como falha do serviço de transporte, já que pode influenciar o cumprimento de contratos adjacentes seja com o fornecedor da molécula ou com a distribuidora. Frisa-se que o abastecimento irregular por parte do transportador durante 30 dias ininterruptos pode prejudicar a operação industrial gás-intensiva. Desta forma, ao entender que há desequilíbrio contratual entre as responsabilidades imputadas ao carregador e ao transportador, potencializada pela limitação de responsabilidade conferida ao segundo, que o exime de se responsabilizar integralmente pela atuação não diligente em evitar falhas na operação, sugerimos o equilíbrio às penalidades que são limitadas em benefício somente do transportador e redução do período em que o transportador poderá entregar menor percentual de gás à QDC. Em relação a este último, ao invés de 30 (trinta) dias ininterruptos, sugerimos

a redução do prazo para 7 (sete) dias ininterruptos.

3.4. Gás Desconforme:

Há desproporcionalidade das penalidades imputadas aos carregadores e aos transportadores pela movimentação de gás desconforme. No caso do carregador de entrada, *abrange todos os prejuízos, danos, penalidades, custos e despesas de qualquer natureza (inclusive despesas legais, contábeis, de consultoria, engenharia, serviços), e/ou perda de receita sofridos e/ou incorridos pelo transportador, inclusive perante terceiros ou que lhe tenham sido imputadas.* Mesmo se esse carregador não tiver dado causa, mas compartilhar o ponto de entrada com outro carregador que injetou gás desconforme, será responsabilizado na proporção em que tenha utilizado a rede. No caso de ocorrência de gás desconforme por culpa exclusiva do transportador, o contrato prevê apenas o pagamento da penalidade por falha de serviço de transporte. Mesmo assim, como já mencionado na seção anterior, há limite de responsabilidade imputado ao transportador em caso de falha na prestação do serviço de transporte. Para a TBG, especificamente, em caso de gás desconforme o limite da responsabilidade do transportador será de apenas 3% do valor contratado.

Cabe, ainda, citar a previsão que consta no contrato da NTS, em que os carregadores prejudicados e o carregador de entrada responsável pelo gás desconforme deverão acordar o pagamento pelos danos causados, mesmo que não possuam qualquer relação contratual entre eles.

Além disso, nos casos de gás fora da especificação não existe uma metodologia de apuração do volume, o que dificulta a cobrança das penalidades para o transportador.

No caso da TAG, o contrato estabelece que "mesmo que a existência de culpa exclusiva do transportador seja identificada, este não estará obrigado a efetuar o pagamento da penalidade, caso ocorra a entrega de gás desconforme a um carregador de saída no ponto de saída sem que o carregador de entrada tenha enviado o aviso de gás desconforme ao transportador.

Proposta de adequação: de modo a garantir a isonomia entre as responsabilidades das



contrapartes nos contratos de transporte, caso o transportador seja responsável pela movimentação de gás desconforme, deve assumir os mesmos ônus e custos que são exigidos do carregador, sem a previsão de limite de responsabilidade. Em relação à previsão expressa no contrato da NTS e da TAG, salientamos que as transportadoras precisam assumir a responsabilidade, já que os carregadores não possuem relação contratual entre si. Caso a desconformidade seja identificada apenas no domínio do transportador, a responsabilidade sobre o ônus deve caber somente ao mesmo.

O contrato deve ainda explicitar a metodologia de apuração do volume de gás desconforme injetado no sistema de transporte.

3.5. Faturamento:

No contrato Master da TAG, diferenças apuradas em favor da transportadora deverão ser corrigidas monetariamente pelo carregador pela variação do IGPM, acrescidos de juros moratórios simples de 1% ao mês *pro rata die* e multa moratória de 2% sobre o valor atualizado. Ademais, os carregadores deverão indenizar a transportadora por qualquer custo adicional decorrentes do erro de apuração no pagamento, inclusive das penalidades que deixaram de serem pagas à época. Para o carregador, caso identifique erro no cálculo devido e faturado, terá o montante atualizado apenas pelo IGPM. Mesmo assim, o valor devido pelo transportador constituirá em crédito que será descontado nas próximas faturas.

Proposta de adequação: para isonomia do contrato os índices e critérios utilizados para a correção monetária do saldo devido pelo transportador e carregador devem ser equivalentes. Ademais, importante evidenciar que o carregador deve poder optar entre a carta de crédito ou a remuneração em dinheiro dos valores a serem creditados.

Há que se considerar ainda previsão explícita no contrato para que o faturamento das penalidades se dê em função de possíveis mudanças de composição no gás movimentado - volume vs. Poder calorífico.

3.6. Força Maior e Término antecipado do contrato:



Os contratos isentam os transportadores de suas responsabilidades na contratação de GSAs de entrada e saída para prestação de determinados serviços, caso comprovado que eventos de força maior afetaram o cumprimento desses contratos. O mesmo tratamento não é dado ao carregador. Além disso, eventos de força maior não isentam os carregadores dos compromissos assumidos contratualmente.

Caso o transportador incorra em eventos de força maior, os valores pagos pelos carregadores, nestes eventos, constituirão um crédito que será gradualmente ressarcido, no limite de 10% da quantidade diária contratada. O mesmo limite é aplicado em caso de término antecipado do contrato por motivos imputados pelo transportador.

Proposta de adequação: o Código Civil brasileiro considera força maior eventos imprevisíveis e inevitáveis, portanto, que não possibilitam qualquer gerência e atuação das contrapartes para mitigá-los. Contudo, as obrigações e responsabilidades mantidas aos carregadores e transportadores na ocorrência destes eventos não são isonômicas, indicando um desequilíbrio contratual em desfavor do carregador. Assim, sugerimos a adaptação dos contratos para que sejam suspendidas as responsabilidades de ambos os agentes, uma vez que não havendo a prestação do serviço, não deve haver pagamento.

3.7. Cessão de direitos e obrigações:

Os contratos de até um ano (curto prazo) não permitem a cessão de capacidade pelo carregador a terceiros. Exceto, no caso da TBG, onde os contratos firmes oriundos de chamada pública, com vigência de um ano, são passíveis de cessão a terceiros. Cumpre destacar que contratos de curto prazo são de, no máximo, 3 meses (caso TBG). Ainda que haja interesse pelo carregador original de ceder um contrato de curto prazo, há que se considerar o tempo necessário dos trâmites burocráticos principalmente quanto à anuência da ANP.

Proposta de adequação: a cessão de capacidade firme de transporte é importante para que o carregador possa gerenciar o seu contrato de molécula. A limitação ou a proibição de cessão em contratos de curto prazo não encontra respaldo na regulação, portanto sugerimos a modificação dos contratos para que permitam a cessão de



capacidade parcial ou integral, conforme já previsto no contrato da TBG. Ainda, no contrato da NTS há previsão de “renúncia de imunidade pelo carregador”, impondo a este agente a renúncia de soberania e imunidade em caso de disputa ou conflitos com a transportadora. Pelo disposto em contrato, não ficou claro se isto pode representar algum desequilíbrio em desfavor do carregador.

3.8. Alocação do Gás em pontos ou zonas de saídas compartilhados:

O contrato Master da TBG não prevê um acordo operacional a ser firmado entre os operadores das redes de transporte e de distribuição e carregadores para troca das informações necessárias à contabilização do gás movimentado, isentando o transportador de qualquer responsabilidade decorrente de erro ou falha de informações operacionais. Sendo assim, na ausência deste acordo, todo o risco de alocação final do gás recai exclusivamente ao carregador e usuário do sistema de distribuição, o qual não possui qualquer gerência operacional dessas redes. Essa previsão impõe não apenas a aplicação de penalidades indevidas, podendo resultar até mesmo em subsídios cruzados entre os contratantes, como também dificulta a gestão do portfólio pelo carregador e, conseqüentemente, as ações de balanceamento necessárias.

Ademais, em que pese estar previsto nos contratos da TAG e NTS o acordo operacional, sua elaboração e publicação precisa ser célere para mitigar as incertezas mencionadas acima e conferir previsibilidade aos carregadores e usuários do sistema de distribuição na gestão não só dos contratos de rede, mas também de molécula. Ressalta-se que muitas vezes os contratos de transporte e de distribuição não guardam relação operacional, no que se refere às obrigações assumidas pelos contratantes ao prestar as informações necessárias: programação, nomeação, etc, o que pode impactar a estratégia e o gerenciamento dos riscos na contratação de molécula pelo carregador.

Proposta de adequação: em que pese as contrapartes contratuais dos operadores de rede de transporte e de distribuição serem os usuários dessas infraestruturas, a troca de informação entre esses operadores é fundamental à própria operação destas redes. Assim, impor ao carregador/usuário da rede de distribuição a responsabilidade



de gerenciar essas trocas é imputar parte da responsabilidade operacional e não somente da gestão do contrato firmado com estes agentes. Sendo assim, consideramos urgente a elaboração de um acordo operacional entre transportadoras e distribuidoras e demais interessados para garantir a troca adequada de informação que possa mitigar riscos operacionais, bem como erros no processo de alocação e, assim, evitar impactos comerciais e fiscais aos carregadores. Até que este acordo operacional seja elaborado, cabe aos operadores se responsabilizarem por essa troca de informação como atualmente fazem para os procedimentos mútuos operacionais, os quais estão publicados no site de cada transportadora.

Neste sentido, considerando que a distribuidora local possui na sua carteira clientes cativos, livres e híbridos, recomenda-se que o acordo operacional deve prever alocação do agente a jusante com base nas medições realizadas pela distribuidora local. Dessa forma, haverá alinhamento das medições do transporte e da distribuição, além de evitar distorções nesses valores. A TAG já realiza dessa forma desde janeiro de 2023.

Como exemplo, no estado de São Paulo, a ARSESP coloca como exigência no CUSD a elaboração de acordo operacional, o que enfatiza a necessidade de celeridade na elaboração deste documento.

3.9. Balanceamento:

Nos contratos da TBG e TAG não há isonomia no tratamento entre a correção do saldo devido pelo transportador e pelo carregador. No caso de venda pelo transportador, o preço médio do estoque extraordinário, decorrente de nova aquisição de gás pelo transportador, será atualizado pela taxa SELIC, ao passo que caso o transportador esteja na condição de comprador, o preço será equivalente ao preço de venda do gás via GSA de saída. Ademais, os contratos preveem no caso de fornecimento de GUS pelo carregador de entrada, quaisquer diferenças entre a QDA de GUS e a QDP será contabilizada em uma conta separada do estoque de entrada, não permitindo o ajuste do GUS via balanceamento, mesmo que a precificação do GUS esteja relacionada ao estoque de referência, como na TBG e TAG.

A NTS prevê, ainda, um encargo de balanceamento com o objetivo de remunerar os custos fixos incorridos com as ações de compra e venda de gás natural pelo



transportador para esta finalidade. Tal encargo prevê a reserva de capacidade de entrada e saída no transporte.

Proposta de adequação:

Não nos parece razoável a reserva de capacidade NTS para fins de aquisição de gás pelo transportador para ações de balanceamento, que, considerando as incertezas na demanda destas ações, as quais possuem caráter residual, poderá restringir a oferta inicial de capacidade, aumentando o custo do acesso ao mercado. Dessa forma, a aludida reserva de capacidade pela NTS para balanceamento só pode ser considerada caso a transportadora demonstre aos carregadores a efetiva necessidade desta ação, colocando em risco operacional o sistema como um todo na qual julgamos ser interpretada como um seguro sistêmico.

Ademais, cabe mencionar a configuração de nominações imposta por esta transportadora, que pode restringi-las em alguns casos, tornando o balanceamento pelo carregador locacional, onerando seu custo e aumentando a percepção dos riscos.

Em razão da baixa liquidez do mercado e dos elevados preços de gás praticados pelo transportador, entendemos que o mecanismo de balanceamento de portfólio dos carregadores poderia ser exercido também por meio do mútuo (empréstimo), como é feito entre os agentes no SIP.

Além disso, sugerimos a extensão do prazo para exercício das ações de balanceamento para todas as transportadoras para até o 6º dia útil do mês subsequente, uma vez que os volumes certificados são disponibilizados ao final do terceiro dia útil.

Outro ponto refere-se ao *range* de flexibilidade previsto nos contratos, de 2,5%. Considerando o movimento inicial de abertura do mercado, em que há pouca liquidez para balancear portfólios, solicitamos o aumento desta flexibilidade para 15%.

Adicionalmente, outra iniciativa que pode reduzir os custos é a aquisição pelo transportador do gás para balanceamento utilizando instrumentos de mercado. A recém-inaugurada plataforma de balanceamento pela TAG é um movimento alinhado ao interesse dos carregadores. Sugerimos que todas as transportadoras utilizem uma plataforma conjunta.



Finalmente, sugerimos adequação dos prazos de reprogramação para harmonização com a realidade do mercado brasileiro, especialmente do setor elétrico.

3.10. Penalidades:

A flexibilidade conferida ao carregador em relação à quantidade diária programada é de 5% na rede da TBG e da TAG e varia entre 5%-15% para a NTS de acordo com a quantidade contratada¹. Se o carregador exceder esse limite incorrerá em uma série de penalidades, a saber:

- i) excedente autorizado, no caso da TBG, e não autorizado no caso da NTS e TAG, se acima da QDC;
- ii) variação de programação diária a maior ou menor ao limite estabelecido; e
- iii) por desequilíbrio para a TAG e NTS, caso o portfólio do carregador não esteja ajustado até o final do mês operacional. No caso da TAG, o limite é de $\pm 2,5\%$ da QDC.

No caso da variação de programação diária, a penalidade corresponde a duas vezes o valor da tarifa contratada para a TBG e a TAG, e 0,5 vezes o valor da tarifa para a NTS e poderá somar-se a outras penalidades, por exemplo, as aplicadas pelos excedentes autorizados e não autorizados. Há a possibilidade de o transportador, em casos excepcionais e em virtude do compartilhamento da infraestrutura pelos carregadores, programar quantidade inferior àquela indicada pelo carregador em sua nomeação, ensejando a ocorrência de penalidades e excedentes, sem qualquer ônus ao transportador.

Em relação à penalidade por desequilíbrio do portfólio, a TAG também prevê a cobrança duas vezes maior ao valor da tarifa contratada, enquanto para a TBG é cinco vezes o valor tarifário estabelecido no contrato. A NTS, por sua vez, aplica uma

¹ Tolerância para a variação da programação diária na rede da transportadora NTS:

CAPACIDADE CONTRATADA DIÁRIA (QDC)*	TOLERÂNCIA DE VARIAÇÃO DIÁRIA
QDC < 1 MM m ³ /d	15%
1 ≤ QDC < 2 MM m ³ /d	10%
QDC ≥ 2 MM m ³ /d	5%

* Para determinação das faixas de tolerância é relevante o somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS do mesmo carregador (caso mais de um contrato de transporte tenha sido celebrado para o mesmo PONTO DE ENTRADA ou mesmo PONTO DE SAÍDA).



metodologia distinta para a flexibilidade. A transportadora concede uma tolerância de 5% à variação da quantidade diária programada para computar desequilíbrios diários do carregador. Acima desta tolerância, é aplicado o valor de flexibilidade que corresponde a 5% do preço de referência do gás (preço publicado pela ANP, correspondente à aquisição de gás pelas distribuidoras e consumidores livres para o mercado não térmico da Região Sudeste ou o preço publicado em plataforma *trading*, quando houver).

Para a TBG ainda estão previstas penalidades adicionais: i) pela variação de programação instantânea, caso o carregador ultrapasse a tolerância para a vazão programada estabelecida para cada ponto de entrada e/ou saída; e ii) de sobre-vazão, em caso de a vazão instantânea do gás ultrapassar a capacidade técnica do ponto de entrada ou saída. O valor da penalidade pela variação de programação instantânea é duas vezes o valor da tarifa aplicada ao volume que for ultrapassado, enquanto para a de sobre-vazão é duas vezes a quantidade diária programada no referido ponto.

Proposta de adequação: o contrato de transporte é muito punitivo ao carregador, que possui pouca flexibilidade para adaptar as suas nominações. Ademais, a tolerância prevista é ainda mais reduzida se considerarmos os possíveis erros de medição que podem chegar até 1,5% para mais ou para menos. Mesmo que os contratos mantenham previsão de alteração do limite de tolerância, respeitando os critérios técnicos de operação e o patamar de contratação da rede: i) não está claro como essa tolerância foi definida, isto é, se foi considerado como base o nível de contratação atual ou se considera uma perspectiva de contratação; ii) como ocorrem as alterações desse limite, isto é, se será considerado a redução da tarifa ou aumento da flexibilidade, tendo em vista os contratos já celebrados; e iii) se pode ser distinta em diferentes pontos da rede de transporte ou em diferentes momentos do período de balanceamento - espacial e temporal, considerando os diferentes níveis de movimentação. Dito de outra maneira, não conseguimos perceber, com base nos dados já disponibilizados, se o dimensionamento da oferta de capacidade resultou, marginalmente, nesse nível de tolerância apenas, considerando o conjunto de capacidade contratada ou se o somatório do nível de tolerância concedida ao carregador é equivalente à tolerância do sistema, tendo em vista a zona de



criticidade muito baixa. E essas questões estão intrinsecamente relacionadas à gestão do portfólio e do risco contratual pelo carregador, uma vez que a flexibilidade, de certa forma, está implícita na tarifa.

Assim, a definição desse limite de tolerância deve levar em consideração a real flexibilidade da rede de transporte, incluindo as ferramentas utilizadas para tal, como exemplo o congestionamento contratual utilizado na rede TAG, para que não seja imputado ao carregador o pagamento desnecessário de penalidades. Sugerimos de início que a TAG avalie a padronização deste limite para, no mínimo, 5% como é o concedido pela TBG e o limite mínimo concedido pela NTS.

Ademais, é preciso reduzir a cobrança de penalidade, considerando os riscos que as ações tomadas pelos carregadores possam representar à operação das redes pelas transportadoras. Os contratos preveem além da variação da programação diária, penalidades por excedentes, pelo desequilíbrio e, no caso da TBG, pela sobre-vazão e pela vazão instantânea, o que confere, como já ressaltado, pouca margem ao carregador à gestão de seus fluxos contratuais. Sendo assim, sugerimos que a penalidade referente à variação diária programada seja reduzida a 10% da tarifa firme. As penalidades de variação de vazão instantânea e sobre-vazão devem ser excluídas do contrato da TBG, assim como não estão previstas nos contratos da TAG e NTS. Além disso, quando a programação for alterada pelo transportador, a penalidade por erro de programação não deve ser cobrada.

A TAG realiza a apuração de encargos de serviço de transporte (ECNU, EST, ESEA, ESENA, exceto penalidades de variação e desequilíbrio) da entrada a partir do roteamento do gás com base nas alocações da saída nos pontos diversos pontos de saída, uma vez que os volumes certificados são disponibilizados ao final do terceiro dia útil. Ou seja, o carregador de entrada está sujeito aos encargos em razão das retiradas de gás do sistema, quantidades sobre as quais, na maioria das vezes, não possui qualquer influência ou gestão. Tal metodologia não mede, necessariamente, a utilização/ociosidade do ponto de entrada. É necessário que as apurações dos encargos da entrada sejam feitas com base nas alocações de gás dos respectivos pontos de entrada (como é realizado para apuração da penalidade de variação, por exemplo), tornando o sistema de entradas e saídas, de fato, independente. Dessa



forma, o carregador de entrada não é impactado pela saída/retirada de gás, os riscos podem ser melhor precificados, promovendo liquidez e competitividade no mercado.

Reforçamos a necessidade de que todos os contratos de transporte sejam padronizados, utilizando como referência aqueles que provêm maior flexibilidade aos carregadores. Essa iniciativa robustecerá o movimento de abertura de mercado, trazendo mais carregadores ao sistema de transporte.

3.11. Encargo de Capacidade Não Utilizada (ECNU)

O Encargo de Capacidade não Utilizada (ECNU), por definição, tem por objetivo garantir a remuneração devida ao transportador, isto é, tendo como base a demanda por capacidade, as tarifas são ajustadas via leilão formando a Receita Máxima Permitida aprovada pela ANP. Essa penalidade conhecida, internacionalmente, como *Ship-or-Pay*, garante uma receita mínima ao transportador, mas ao mesmo tempo o carregador deve possuir ferramentas adequadas para gerenciar o seu contrato, ou seja, poder ceder capacidade, mesmo que temporariamente a outros carregadores ou ajustar a contratação via mercado secundário de capacidade para adequação dos riscos relativos ao acesso.

A primeira opção, não é permitida pelos contratos Master extraordinários da TAG e NTS. A segunda, ainda não se encontra plenamente operacional no Brasil, pela ausência de liquidez que permita aos carregadores fazerem esses ajustes momentâneos ou de curto prazo. Há apenas a possibilidade de cessão de capacidade, mas que necessita de uma negociação robusta e prévia (encontro de contrapartes), portanto, não atende à reação/ajuste da demanda de curtíssimo prazo, a qual nos referimos.

Considerando o exposto, análises de custo-benefício para o acesso direto ao transporte não têm se mostrado viáveis, uma vez que o encargo de capacidade representa um custo irre recuperável ao carregador, que não tem a opção de gerenciá-lo. Esse custo ainda é potencializado pela lógica de cálculo que exclui o uso do



excedente da capacidade (ESEA e ESENA), isto é, o ECNU considera somente a diferença entre a quantidade diária alocada (QDA) que faça parte da quantidade diária contratada (QDC). No limite, isso significa que o carregador será penalizado duas vezes: uma, pelo volume de capacidade excedente utilizado em determinados momentos que não abona a capacidade utilizada a menor em outros momentos.

Importa ressaltar, ainda, que a compensação dos excedentes através do cômputo mensal do ECNU não implica, no nosso entendimento, em perda de receita pelo transportador, uma vez que o carregador o compensará pelo pagamento dessa capacidade excedente, garantindo a RMP ao final do período tarifário. Claro, que se houvesse a contabilização da receita proveniente das penalidades pelos volumes excedentes e aplicação deste saldo de receita, com as devidas correções, à modicidade tarifária no final do período tarifário este custo estaria, em parte, mitigado. Mas a ausência de regulação da conta regulatória aumenta a percepção do risco e dos custos de acesso dos novos entrantes que não possuem portfólio e ferramentas para gerenciá-lo, dificultando, no limite, a abertura do mercado.

Proposta de adequação: em um exercício simplificado, considerando uma QDC de 100 mil m³/dia e uma QDA de 120 mil m³ no dia *i*, 80 mil m³ no dia *i+1*, 90 mil m³ no dia *i+2*, e 100 mil m³ nos demais dias, se os excedentes fossem considerados no cálculo, ao final do mês o ECNU seria relativo a 10 mil m³ utilizando a premissa do mecanismo de *make-up* (compensação de saldos positivos com negativos em relação à QDC). Hoje, ao não considerar os excedentes, o ECNU é aplicado ao volume de 30 mil m³ (*i+1* = 20 + *i+2* = 10), mesmo o carregador tendo consumido e remunerado o transportador pelo excedente de 20 mil m³ em *i*.

Sendo assim, com o objetivo de tornar o acesso ao transporte menos oneroso e punitivo e promover igualdade de condições na gestão do contrato de capacidade aos novos entrantes, sugerimos a alteração do cálculo do ECNU com inclusão dos excedentes utilizados pelo carregador para fins de cálculo da capacidade não utilizada pela apuração de mecanismo de *make-up*, permitindo ao carregador maior flexibilidade no uso da infraestrutura de transporte

Além disso, sugerimos que a apuração do ECNU se dê ao fim do contrato de transporte. Dessa forma, mantém-se a prerrogativa do compromisso financeiro do



carregador (*ship or pay* de 100%) com o transportador, dando previsibilidade à receita deste, mas garante maior flexibilidade ao carregador, que pode se utilizar das capacidades excedentes utilizadas ao longo do contrato para compensar o uso abaixo da capacidade contratada.

3.12. Interconexão:

Embora a temática não represente um desequilíbrio contratual entre carregadores e transportador, é fundamental para a integração entre as capacidades, a fim de garantir isonomia entre os usuários das redes e para o desenvolvimento da concorrência e abertura do mercado. Idealmente, o acesso ao transporte não deve ser dificultado por barreiras ou ausência de informações para contratar capacidade nos pontos que interconectam as redes operadas por diferentes transportadoras ou mesmo pela sobreposição de custos. Entretanto, reconhecemos os desafios relativos à transição de um mercado monopólico para um ambiente concorrencial em uma perspectiva de mudança do modelo de alocação desta capacidade.

A celeridade da resolução destas questões, contudo, se faz urgente, pois postergará a diversidade da oferta e o surgimento da liquidez, tão necessária ao desenvolvimento das transações entre novos *players*. Neste sentido, há aquelas mudanças que dependem de regulação, por exemplo, a integração total das zonas de balanceamento e intercâmbio de receitas, decorrentes do acesso e operação integrados, mas também há aquelas melhorias contratuais pela decisão do regulador que podem beneficiar o mercado e promover liquidez. Neste último caso, citamos a cobrança de uma tarifa simbólica para acesso a estes pontos e a necessidade de descongestioná-los para que a capacidade disponível seja ofertada a carregadores interessados. Cabe ressaltar, contudo, que mesmo considerando uma tarifa de interconexão simbólica, será necessário verificar a cobrança de uma única tarifa para a interconexão, de modo a evitar o empilhamento tarifário. As transportadoras deverão ajustar, regulatoriamente, suas receitas.

Proposta de adequação: No contrato da TBG há uma exceção aplicada aos pontos de interconexão relativa às regras de congestionamento. Isso quer dizer que, caso algum carregador contrate capacidade nesses pontos e não as utilize, essa ociosidade estará



mantida, portanto a rede não será plenamente utilizada, formando uma barreira de acesso a outros interessados. Em um cenário de forte concentração de mercado, em que a Petrobras é a única contratante dos pontos de interconexão, essa regra beneficia ainda mais esta concentração e vai de encontro ao desenvolvimento da concorrência, objetivo central do Novo Mercado de Gás. Sendo assim, os pontos de interconexão devem ser incluídos às regras de congestionamento.

Propomos também que todas as interconexões atuais entre transportadores tenham o mesmo desconto tarifário, conforme critério adotado de 80% de desconto nas tarifas de interconexão, indo ao encontro do conceito de tarifas simbólicas para esses pontos, cabe mencionar que nas interconexões entre os sistemas da NTS e da TBG, somente a EMED GASCAR contempla a integralidade do conceito aplicada. Ainda, assim, nestes casos, apesar das tarifas de interconexão terem um valor reduzido, as penalidades são aplicadas para toda malha de transporte (TAG, NTS e TBG), dificultando ainda mais a interconexão, por serem penalidade progressivas. Dessa forma o custo de transporte aumenta, inviabilizando a contratação da interconexão e consequentemente a venda de gás para outras regiões do país. Os carregadores não têm gestão sobre o fluxo físico nas interconexões. Seria importante, dessa forma, eliminar as penalidades (erro de programação, excedente, ECNU, etc) para os contratos de entrada e saída nos pontos de interconexão.

3.13. Troca de titularidade:

Os contratos de transporte limitam a troca de titularidade do gás entre agentes ao mesmo ponto de entrada. Ou seja, se um carregador está com portfólio desbalanceado e necessita comercializar para realizar os ajustes (balanceamento primário), ele está limitado a realizar as operações de compra/venda com carregadores que utilizam o mesmo ponto de entrada. Essa limitação cria barreiras à liquidez do mercado.

Entendemos que este item contratual atende à requisitos fiscais impostos pelo Ajuste SINIEF. Portanto, solicitamos que a cláusula contratual faça alusão direta ao Ajuste SINIEF, de forma que, quando este for alterado, seus efeitos terão efeito imediato nos contratos firmados.

4. Conclusão:

Os processos de consulta e audiência públicas são relevantes para garantir que todos os agentes consigam analisar e expor a sua visão, a fim de contribuir com a boa regulação. A análise dos contratos de transporte submetidos pelas transportadoras para aprovação do regulador é ainda mais relevante, tendo em vista que nos encontramos em um período de transição do modelo de alocação de capacidade e de custos para acesso ao transporte e da própria regulação desta infraestrutura. Nesta acepção, vale mencionar que o mercado tem tido a oportunidade, com tempo restrito para análise, de avaliar os contratos de longo prazo para acesso à capacidade firme no sistema TBG, o que, somado ao prazo exíguo para verificação das contribuições pelo regulador, poderia, no limite, comprometer a modificação do edital e do contrato conforme as contribuições recebidas². Os contratos para acesso à malha TAG e NTS foram publicados sem discussão prévia com o mercado.

Neste sentido, esta nota técnica tem o objetivo de expor, na visão dos carregadores, os desequilíbrios contratuais que foram verificados nestes contratos, a fim de sensibilizar a ANP e as próprias transportadoras que tais condições poderão dificultar o acesso e comprometer a abertura do mercado, uma vez que aumentam o custo e a percepção de risco para o carregador, que não tem condições de gerenciá-los em uma mercado que se encontra em transição, portanto, com pouca liquidez e ferramentas para esta gestão.

Por fim, ressaltamos que as propostas endereçadas neste documento objetivam promover o debate, encontrar soluções que sejam adequadas às contrapartes envolvidas, além de subsidiar a adequação das condições impostas aos contratos vigentes e a elaboração dos códigos de redes e da regulação previstos na agenda da ANP.

² As últimas consultas públicas para contribuições ao edital e contratos de entrada e saída para contratação de capacidade de transporte no sistema TBG (Gasoduto Brasil-Bolívia) tiveram prazo de apenas 15 dias, tempo insuficiente para leitura e análise aprofundada por parte dos carregadores. Ainda, o prazo para análise das contribuições desses agentes pela ANP é ainda mais exíguo, ou inexistente, tendo em vista, com base na minuta do edital, que o início da 4ª Chamada Pública estava previsto para iniciar-se no dia 12 de setembro, enquanto o prazo final para envio das contribuições à ANP era 14 de setembro.