

São Paulo, 12 de dezembro de 2016.

IP 040

**AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO,
GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS – ANP**
Av Rio Branco, 65 – 22º andar
Rio de Janeiro – RJ
CEP 20090-004

A/C: Exmo. Sr. Diretor-geral Substituto Aurélio César Nogueira Amaral

**Ref.: Consulta Pública nº 14/2016 – Parcela do Preço referente ao Transporte nos
Contratos de compra e venda do gás natural**

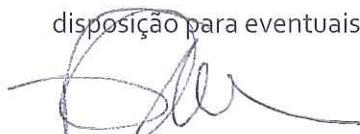
Exmo. Sr. Diretor-geral Substituto,

A Companhia de Gás de São Paulo – Comgás (“Comgás”) vem apresentar suas contribuições à Consulta Pública nº 14/2016, relativa à Nota Técnica nº 11/2016/SCM, que tem por objetivo obter subsídios e informações adicionais sobre a aplicação de metodologias de cálculo das Parcelas do Preço referente ao Transporte que devem constar dos contratos de compra e venda de gás natural.

As contribuições supracitadas refletem as discussões havidas pela Comgás e demais associadas no âmbito da ABEGÁS – Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado.

Agradecemos a oportunidade de participar do processo de aprimoramento do arcabouço normativo do setor em prol de um mercado de gás natural no país mais desenvolvido, transparente e competitivo.

Por fim, renovamos nossos protestos de alta estima e consideração e nos colocamos à disposição para eventuais esclarecimentos que se fizerem necessários.



Cordialmente,

COMPANHIA DE GÁS DE SÃO PAULO – COMGÁS



Companhia de Gás de São Paulo
www.comgas.com.br



FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES CONSULTA PÚBLICA Nº 14/2016 DE 12/9/2016 a 13/10/2016

NOME: _____

<input type="checkbox"/> agente econômico			<input type="checkbox"/> representante órgão de classe ou associação
<input type="checkbox"/> consumidor ou usuário			<input type="checkbox"/> representante de instituição governamental
			<input type="checkbox"/> representante de órgãos de defesa do consumidor
Consulta Pública sobre a aplicação de metodologias de cálculo das Parcelas do Preço referente ao Transporte que devem constar dos contratos de compra e venda de gás natural, conforme o embasamento exposto na Nota Técnica nº 11/2016-SCM, de 31 de agosto de 2016.			
SEÇÃO/SUB-SEÇÃO DA NOTA TÉCNICA	PROPOSTA DE REDAÇÃO/QUESTIONAMENTO	JUSTIFICATIVA	
CONTEXTUALIZAÇÃO	<p>Os principais objetivos propostos pela Nota Técnica 11/2016 (“NT”) são: (i) separar o preço do gás em 2 parcelas – molécula e transporte; (ii) dar maior transparência à parcela de transporte; e (iii) proporcionar transição gradual e previsível da metodologia postal (fixo) para a locacional (distância).</p> <p>Com base nisso, a NT propõe a adoção de uma metodologia que inclui o componente locacional no cálculo, com respeito à receita esperada pelo transportador, buscando compatibilidade com o objetivo de maior acesso aos gasodutos e de uso eficiente do sistema, a ser implantada gradativamente.</p> <p>No entanto, há diversos aspectos que precisam ser melhor elucidados pela NT. Destacamos, resumidamente, os principais pontos a serem esclarecidos:</p> <p>1) Reprodutibilidade de Cálculo. É essencial a divulgação de todos os dados para permitir a reprodutibilidade integral dos</p>	Fazemos aqui um breve relato dos pontos mais sensíveis que foram considerados na avaliação da Nota Técnica, a fim de contextualizar as contribuições a seguir propostas.	

cálculos apresentados, para trazer segurança em relação aos critérios utilizados. Lembramos ser essa uma premissa fundamental, adotada como boa prática em setores regulados, como por exemplo o setor elétrico no Brasil.

2) Segurança Jurídica. Para dar a devida segurança jurídica aos agentes de mercado é fundamental que os contratos vigentes sejam cumpridos, garantindo que as regras propostas tenham validade somente para novos instrumentos jurídicos.

3) Falta de Transparência. É fundamental a divulgação de informações complementares de forma a permitir a comparação entre a metodologia proposta na NT e outras, como por exemplo a da Petrobras mencionada na NT, a fim de demonstrar que a escolha feita é a mais adequada ao mercado.

4) Eficiência do sistema vs repasse de custos de transporte. É necessário esclarecimento sobre quais são as outras “ineficiências” do sistema de transporte, além do Gasoduto Paulínia-Jacutinga, uma vez que as empresas distribuidoras são chamadas a arcar com praticamente toda a capacidade existente do sistema de transporte.

5) Receita máxima requerida. O valor proposto da receita máxima requerida é excessivo, uma vez que não está baseada na estimativa de custos eficientes, além de as receitas constantes dos balanços da TAG e da TBG nos últimos anos serem inferiores àquela considerada na Nota Técnica.

6) Propriedade da capacidade de transporte do gás. Os custos do uso do sistema pelo carregador a serem recuperados por meio da parcela de transporte cobrada das Distribuidoras, conforme proposto na NT, incluem o pagamento pela ociosidade do sistema. Sendo assim, entendemos que as Distribuidoras deveriam ser proprietárias da capacidade ociosa correspondente, podendo utilizar ou comercializar tal capacidade sem pagamento adicional ao transportador.

Além disso, tivemos acesso ao material divulgado pela Novix, consultora a serviço da Abegás, e visto que os resultados encontrados não foram os mesmos resultados de tarifas divulgadas na NT, solicitamos a divulgação da memória de cálculo utilizada pela ANP.

Em vista da complexidade do tema, entendemos ser de suma importância a realização de audiência pública desta Nota Técnica, a fim de dar oportunidade para todos os agentes se manifestarem, garantindo a ampla publicidade das contribuições e das respostas fornecidas pela ANP.

	<p>Salientamos ser fundamental a divulgação de minuta de resolução decorrente dos temas colocados em discussão na NT, com a abertura de nova consulta pública e audiência pública (art. 56 da Portaria ANP 69/2011).</p> <p>Por fim, solicitamos que as novas tarifas a serem calculadas para o 2º e 3º anos, sejam objeto de novas consultas e audiências públicas, pois não foram disponibilizados nesta Nota Técnica os dados e cálculos para as propostas de tarifas de transporte para tais anos subsequentes.</p> <p>Apresentamos adiante de forma mais detalhada as nossas contribuições.</p>	
<p>IV.3 (páginas 24-26)</p>	<p>REPRODUTIBILIDADE DO CÁLCULO:</p> <p>Solicitamos a divulgação de todos os dados que permitam reproduzir os cálculos das tarifas de transporte do 1º ano.</p>	<p>O transporte é uma atividade regulada e a ANP tem o papel de zelar pela transparência das informações.</p> <p>Parágrafo único do Art. 10 da RANP nº 52/2011: <i>“Parágrafo único. As eventuais alterações, positivas ou negativas, no custo de transporte, ocorridas após a publicação desta Resolução, deverão ser refletidas nos contratos registrados através de aditivo, por meio da alteração da parcela do preço referente ao transporte de que trata a alínea (b) do inciso IV deste artigo.”</i></p> <p>Segundo esclarecimento da ANP, não haverá alteração no custo de transporte nos Contratos Sistema de Transporte (CSTs), entre transportador e carregador. As tarifas vigentes, que constam dos contratos de serviço de transporte, divulgadas pela ANP, não equivalem às tarifas para o 1º ano constantes da tabela da página 26 da NT, da seção IV.3 que estão sendo repassadas para os contratos de compra e venda de gás (relação entre carregador e distribuidor). Considerando que o valor da parcela de transporte é regulado pela ANP, sua tarifa deve ser absolutamente transparente, já que é claramente considerada <i>pass-through</i> pela regulação federal. Como as Distribuidoras (“CDLs”) pagam a parcela de transporte embutida no preço de compra do gás natural, é imprescindível que tenham conhecimento exato da composição da tarifa.</p> <p>Por esta razão é fundamental que a presente Nota Técnica divulgue todos os dados com transparência para permitir a reprodutibilidade do cálculo da parcela de transporte para o 1º ano, divulgada na tabela da página 26.</p>

		Embora tenham sido disponibilizadas algumas informações pela ANP no Workshop realizado em 25/11 com agentes do mercado, estas informações não são suficientes para reprodutibilidade de cálculos e não foram amplamente divulgadas a todo o mercado.
III (página 12)	<p>REPRODUTIBILIDADE DO CÁLCULO:</p> <p>Solicitamos esclarecer o que é o "consumo máximo" das UTEs da PETROBRAS e o porquê da diferença com as demais UTEs (QDC), para se ter o real conhecimento do cenário de demanda considerado.</p>	<p>É informada nesta seção que, para a determinação dos cenários de demanda, a Petrobras utilizou a seguinte premissa:</p> <p>“Demanda: o somatório das Quantidades Diárias Contratadas (QDCs) pelas distribuidoras para 2016 (já consideradas as estimativas de valores em negociação atualmente); os <u>consumos máximos</u> das usinas termelétricas (UTEs) a gás natural de propriedade da PETROBRAS e a QDC das demais UTEs; e o consumo interno das empresas previsto no Plano Anual de 2016 (PAN 2016) das suas unidades consumidoras (Refinarias, Unidade de Fertilizantes etc.) a despacho pleno; e”</p> <p>Faz-se necessário ter um melhor entendimento do que foi considerado para o cenário de demanda, em prol da clareza e transparência da composição tarifária.</p>
III (página 12) e Anexo – Tabela A2	<p>FALTA DE TRANSPARÊNCIA:</p> <p>Favor esclarecer a motivação da mudança da premissa de rateio da ociosidade (Petrobras / ANP) e demonstrar que a forma escolhida é mais vantajosa para o mercado do gás natural.</p>	<p>É importante divulgar as duas propostas de rateio da ociosidade (Petrobras e ANP) de forma a permitir a comparação das duas metodologias para analisar os impactos de cada uma delas no custo do transporte e no mercado do gás natural.</p>
III (página 12)	<p>REPRODUTIBILIDADE DO CÁLCULO:</p> <p>A ANP dá indícios de que o método utilizado nos pontos de entrega pode vir a ser utilizado nos pontos de recebimento, motivo este que reforça a necessidade de integral transparência do método para permitir a reprodutibilidade dos cálculos.</p>	<p>É informado na página 12 que</p> <p>“Como resultado, a PT calculada representa a soma de um sinal locacional e um componente postal para cada ponto de demanda⁷</p> <p>7: Apesar de ter sido apenas apresentado a memória de cálculo para os pontos de demanda (pontos de entrega), o mesmo método pode ser aplicado para os pontos de oferta (pontos de recebimento), de maneira que a abordagem pode ser utilizada para determinar os custos de transporte relativos à injeção e à retirada do sistema separadamente para os supridores e consumidores, respectivamente”</p> <p>A memória de cálculo para os pontos de demanda (pontos de entrega) não foi disponibilizada, sendo impossível reproduzir os cálculos que chegaram nas tarifas propostas na Tabela 1 da página 26. Sendo assim não seria possível também aplicar o mesmo método para os pontos de oferta (pontos de recebimento), em função de não haver dados nem informações suficientes. Além disso, se os CST não serão alterados, está claro que o mesmo método não foi aplicado aos pontos de oferta.</p>

IV.2 (página 21)	<p>FALTA DE TRANSPARÊNCIA:</p> <p>Solicitamos a divulgação dos valores das tarifas calculadas pela metodologia 100% distância e 100% postal, a fim de permitir a comparação com o valor proposto na tabela 1 da página 26 da NT.</p> <p>Solicitamos a divulgação de toda a memória de cálculo utilizada pela Petrobras/ANP na aplicação da Abordagem A-S.</p>	<p>Foi concluído pela ANP, na seção IV.2, que “o método de tarifação considerado mais apropriado ao caso brasileiro aparenta ser o do tipo Entrada/Saída.”</p> <p>Entendemos que não é possível ter uma conclusão do melhor método de tarifação somente em argumentações teóricas, de forma que é de suma importância apresentar uma comparação quantitativa em termos de valores para demonstrar a escolha do método mais adequado à geografia do país.</p> <p>Somado a isso, temos que a simulação da metodologia A-S, realizada pela Novix, chegou a resultados distintos daqueles apresentados pela Petrobras/ANP.</p>
IV.3 – tabela 1 (página 26)	<p>REPRODUTIBILIDADE DO CÁLCULO:</p> <p>Solicitamos o esclarecimento sobre a data-base utilizada para o cálculo, a fim de confirmar a previsão de revisão dos valores.</p>	<p>A data de publicação da NT 11/2016 é de 31/08/16. Solicitamos confirmar se a data-base das tarifas propostas na Tabela 1, da página 26, também é 31/08/16.</p> <p>Como o impacto nos contratos só poderá ocorrer após a publicação da resolução decorrente desta NT, é necessário entender se a tarifa proposta na Tabela 1 é válida apenas até 31/08/17.</p>
Anexo – Tabela A1	<p>REPRODUTIBILIDADE DO CÁLCULO:</p> <p>Solicitamos o esclarecimento e divulgação completa dos dados necessários para calcular o custo unitário das seções dos gasodutos consideradas.</p>	<p>Para que seja possível calcular as parcelas locacionais incluídas nesta tabela, é imprescindível disponibilizar os dados/informações adicionais para cada seção de gasoduto, como a capacidade de transporte máxima com memória de cálculo hidráulico do escoamento e relatório de simulação termo-hidráulica, bem como os contratos de transporte e valor da receita anual.</p> <p>Embora esteja citado na seção III (página 11) que a Petrobras não apresentou os documentos essenciais para a validação dos valores de capacidades de transporte máxima de cada seção dos gasodutos de transporte é necessário, para que se cumpra a transparência e acuracidade de dados, que estes documentos sejam apresentados e tornados públicos.</p>
Anexo – Tabela A2	<p>REPRODUTIBILIDADE DO CÁLCULO:</p> <p>Solicitamos a memória de cálculo para determinação das componentes locacionais e postais de cada distribuidora.</p>	<p>A tabela “Distribuição do Custo de Ociosidade pelos Gasodutos de Transporte (R\$/m³)” – slide nº 16 – foi apresentada no Workshop da ANP de 25/11. Dela constam valores referentes à componente locacional e postal sem, contudo, haver esclarecimentos sobre seu cálculo.</p>

<p>Anexo – Tabela A2</p>	<p>REPRODUTIBILIDADE DO CÁLCULO:</p> <p>Solicitamos a informação sobre o volume ocioso (em MM m³/dia) para cada uma das 57 seções de gasodutos, agrupando-os pelos contratos de transporte e informando qual zona de entrega arcará com tal ociosidade (excluindo todo o volume ocioso causado pelas UTEs, UFNs e Refinarias).</p>	<p>Os dados da Tabela A2, bem como as explicações da seção IV.3 (páginas 24 e 25) são insuficientes para a compreensão e reprodução do repasse do custo de ociosidade, incluído na parcela postal.</p> <p>Os grandes causadores de ociosidade – UTEs, UFN e Refinarias – devem estar computados separadamente dos demais usuários e/ou CDLs, a fim de evitar a onerosidade excessiva do sistema de transporte.</p> <p>Indicar apenas com o valor em R\$/m³ a alocação do custo da ociosidade por contrato de transporte não é suficiente para compreensão da metodologia de cálculo.</p>
<p>Anexo – Tabela A2</p>	<p>REPRODUTIBILIDADE DO CÁLCULO:</p> <p>Importante esclarecer como as térmicas, UFNs e Refinarias pagarão a reserva de capacidade. Qual o percentual dos 49% da parcela postal que está sendo direcionado para as térmicas, UFNs e Refinarias? A proporcionalidade foi prevista de maneira adequada na distribuição das ociosidades?</p>	<p>A sazonalidade do consumo termoelétrico é muito mais impactante para a ociosidade do sistema do que a dos demais segmentos.</p> <p>As UTEs trazem segurança para o sistema elétrico e o custo da ociosidade causado por elas deve ser absorvido pelos consumidores de energia elétrica e não pelo mercado de gás natural.</p> <p>A distribuição da ociosidade não deve onerar as CDLs e consequentemente seus usuários com a ociosidade causada pelas UTEs, UFNs e Refinarias..</p>
<p>Anexo – Tabela A2</p>	<p>PROPRIEDADE DA CAPACIDADE DE TRANSPORTE DO GÁS:</p> <p>Solicitamos a inclusão expressa de:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) volume em m³ correspondente à ociosidade alocada para cada agente; e (ii) previsão de que o volume da ociosidade está pago e disponível para livre utilização do respectivo agente (CDLs, UTEs, UFNs e Refinarias) 	<p>Como a metodologia proposta embute o custo da ociosidade na tarifa a ser paga pelo transporte do gás, o sistema já está integralmente remunerado com a movimentação do volume considerado para o cálculo da tarifa.</p> <p>Assim sendo, a ociosidade alocada para cada agente deve estar disponível para o seu próprio uso ou comercialização, uma vez que tal agente já arcou com o seu custo.</p>
<p>IV.3 (página 26)</p>	<p>REPRODUTIBILIDADE DO CÁLCULO:</p> <p>Solicitamos esclarecer se a importação prevista da Bolívia será de 30,0 MM m³/dia ou de 24,0 MM.</p>	<p>Há sinais emitidos pela Petrobras de que a importação da Bolívia será de somente 15,0 MM m³/dia. O volume remanescente que foi utilizado no cálculo da tarifa de transporte está sendo considerado como importação por outros agentes?</p>
<p>IV.3 (página 26)</p>	<p>REPRODUTIBILIDADE DO CÁLCULO:</p> <p>Solicitamos esclarecer qual a contribuição do Gasbol, com seu maior contrato (TCQ) vencendo em 2019, para a ociosidade total do sistema.</p>	<p>Com o vencimento do atual contrato de transporte TCQ em 2019, é esperada uma diminuição das tarifas devido à amortização dos investimentos. É imprescindível que isto beneficie as regiões que investiram no mercado de gás e viabilizaram o contrato inicial de transporte.</p>

IV.3 (página 26)	<p>REPRODUTIBILIDADE DO CÁLCULO:</p> <p>Solicitamos esclarecer a partir de quando o sistema proposto com parcela locacional será adotado para o Gasbol.</p>	<p>É necessário esclarecer até quando serão mantidas as atuais tarifas postais para o Gasbol, para garantir as condições originais do financiamento.</p> <p>Se o impacto do Gasbol for distribuído no cálculo tarifário, deve constar de forma precisa e transparente qual será o seu reflexo para o benefício das regiões por ele atendidas, que viabilizaram sua construção.</p>
IV.3 (página 26)	<p>EFICIÊNCIA DO SISTEMA vs REPASSE DE CUSTOS DE TRANSPORTE:</p> <p>Solicitamos esclarecimentos sobre eventuais ineficiências nos investimentos do sistema de transporte, além do gasoduto Paulinia-Jacutinga, cuja ociosidade estaria onerando a parcela de transporte do custo do gás e não justificaria o seu repasse para os contratos de compra e venda.</p>	<p>A ANP aponta a existência de uma ineficiência nos investimentos no sistema, em razão do gasoduto Paulínia – Jacutinga não movimentar os 3,5MM m³/dia de sua capacidade, em vista da inexistência do Ponto de Entrega Jacutinga II.</p> <p>Tal constatação levou a um abatimento no custo de transporte, de modo que é fundamental o esclarecimento sobre a existência de outras ineficiências, que poderiam levar a uma redução do custo de transporte.</p> <p>É necessário definir a responsabilidade que cada agente (CDLs, UTEs, UFNs e Refinarias) tem sobre o que foi construído.</p>
IV.3 (página 26)	<p>REPRODUTIBILIDADE DO CÁLCULO:</p> <p>Em relação aos ajustes sugeridos pela ANP, solicitamos o esclarecimento do <i>item (iii) cobrar o mesmo custo de transporte para os volumes movimentados no GASBOL independentemente da distância percorrida, de maneira a manter as condições originais do project-finance do empreendimento</i>. Gentileza disponibilizar as tarifas vigentes dos contratos da TBG.</p> <p>Solicitamos que o item “V – Critérios de reajuste das parcelas de preço;” do Art. 10 da RANP nº 52/2011, seja observado e replicado nos contratos de compra e venda.</p>	<p>As tarifas disponíveis no site da ANP e da TBG não são as tarifas vigentes e as regras de reajuste previstas não são as que constam do contrato de compra e venda TCQ. Além disso, não está claro qual o mês base da tarifa de 1996 publicada, para que se tenha alguma assertividade no cálculo da tarifa atual.</p> <p>Solicitamos que sejam amplamente divulgadas as tarifas vigentes (conforme procedimento feito pela TAG) de cada contrato de transporte da TBG, pois pelo cálculo realizado pela Comgás as tarifas de transporte nos CSTs são inferiores às tarifas de transporte dos contratos de compra e venda de gás (TCQ).</p> <p>Solicitamos, ainda, que sejam divulgados os valores do custo de transporte do gás no trecho boliviano, bem como seu impacto no custo da tarifa de transporte repassada aos agentes.</p>
IV.1 (página 15)	<p>RECEITA MÁXIMA REQUERIDA:</p> <p>Solicitamos a revisão do cálculo da receita requerida pelos transportadores, compatível com os balanços publicados, bem como os esclarecimentos necessários para que tal receita seja</p>	<p>Entendemos que a receita requerida pelas transportadoras deve ser equivalente àquelas constantes dos respectivos balanços publicados e divulgados anualmente, para que as transportadoras não sejam remuneradas além do que é reconhecido atualmente.</p>

	reprodutível...	A apresentação da ANP no Workshop de 25/11 informa que a Nota Técnica considera uma receita de R\$ 9.490 milhões, enquanto os balanços das transportadoras de 2014 e 2015 apresentam uma receita de R\$ 6.937 milhões e R\$ 7.418 milhões, respectivamente.
V (página 27)	<p>RECEITA MÁXIMA REQUERIDA:</p> <p>Solicitamos a divulgação de forma clara dos dados necessários para o cálculo da receita líquida realizado pela ANP nesta Nota Técnica:</p> <ul style="list-style-type: none"> - O valor da <u>tarifa vigente</u> considerada para cada um destes contratos (em R\$/m³). - O valor da parcela de movimentação (em R\$/MMBTU e em R\$/m³) para cada um destes contratos e informar se esta parcela foi desconsiderada do cálculo da receita líquida - Se todos estes contratos teriam a condição de 100% de SoP - Se para calcular a receita líquida anual foram considerados os 365 dias do ano 	<p>Como as informações disponibilizadas nos sites da TAG, ANP e TBG não são claras o suficiente para reproduzir os cálculos da receita líquida, solicitamos o esclarecimento dessas informações.</p> <p>As informações divulgadas na apresentação da ANP no Workshop de 25/11 apresentam inconsistências em dois casos em relação ao que está disponibilizado no site da TAG:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Atalaia-Laranjeiras: Tarifa de R\$ 0,1297/MMBTU versus R\$ 0,1435/MMBTU divulgado no site da TAG - Malhas II: volume de 50,7MMm³/d versus 49,4MM m³/dia divulgado no site da TAG <p>Além disso é necessária a abertura das informações individualizadas dos contratos da TBG.</p> <p>Com base nos dados da planilha divulgada pela ANP, ao multiplicar o valor em R\$/m³ (considerando 9.400 kcal/m³ e 37.302 BTU/m³, conforme contratos da TAG), chegamos a valores menores aos divulgados pela ANP, exceto para Malhas Sudeste, Malhas Nordeste e Paulínia-Jacutinga. Favor divulgar a respectiva memória de cálculo que embasa os resultados da planilha divulgada.</p>
V (página 27)	<p>SEGURANÇA JURÍDICA:</p> <p>Solicitamos que fique claro que a aplicação da parcela de transporte prevista nesta Nota Técnica ocorrerá somente nos novos contratos firmados após a publicação da resolução decorrente da presente Nota Técnica.</p>	<p>A NT informa que: "Nesse sentido, propõe-se o seguinte cronograma, sendo necessária a alteração das PTs dos contratos de compra e venda por meio de aditivos contratuais."</p> <p>Após a publicação da resolução aprovada, o cronograma prevê a incidência imediata da nova tarifa de transporte, sendo necessária a alteração dos contratos de compra e venda por meio de aditivos contratuais.</p> <p>Em respeito ao ato jurídico perfeito e em prol da segurança jurídica, a incidência da nova tarifa de transporte deve se dar apenas nas novas negociações, ficando garantida a formação de preço atual dos contratos vigentes. A obrigatoriedade de aditamento dos contratos vai contra o princípio da livre iniciativa e liberdade de contratação.</p>

<p>V (página 27)</p>	<p>REPRODUTIBILIDADE DO CÁLCULO:</p> <p>Solicitamos esclarecimento sobre "havendo sobrecontratação", para o segundo ano (2017-2018). Considerando o racional adotado de receita requerida, é necessário esclarecer se esta parcela que não poderá ser repassada na componente postal será repassada por meio da componente locacional, ou se será descontada da receita requerida.</p> <p>Esclarecer por que esta regra não é aplicada já no primeiro ano.</p> <p>Entendemos também que considerá-la no 2º ano a torna obrigatória para os anos subsequentes, motivo pelo qual sugerimos replicar a redação prevista para "2017-2018 (2º ano)" no item (iii) da seção V para o período de "2018 em diante (3º ano em diante)".</p> <p>Ademais, solicitamos que seja divulgado a forma estabelecida para a definição do limite de 10%, bem como a maneira como será calculada a parcela que não será repassada à PT.</p>	<p>Para o segundo ano (2017-2018) é informado que ".....<u>havendo sobrecontratação</u> do transporte pelo carregador incumbente, 10% (dez por cento) do excesso de ociosidade não poderá ser repassado para a PT por meio da cobrança da componente postal (tarifa-selo);"</p> <p>Entendemos daí que a ANP definiu que 10% da ociosidade total do sistema não deve ser repassada, numa tentativa de limitação da ineficiência.</p> <p>Reforçamos ser fundamental o esclarecimento sobre a existência de outras ineficiências, que poderiam levar a uma redução da parcela de transporte. Ao mesmo tempo sugerimos, que no mínimo, seja adotada desde já esta regra incluída apenas para o 2º ano, evitando assim que durante o primeiro ano os agentes arquem com volume de ociosidade indevido.</p> <p>O risco deve ser do carregador e não pode ser transferido para o mercado consumidor por meio de cobrança de <i>ship or pay</i> das CDLs, referente à parcela da sobrecontratação.</p> <p>Descontar da receita requerida seria outra medida que fomentaria o interesse do transportador de ofertar a capacidade e otimizar a malha de transporte.</p>
<p>V (página 27)</p>	<p>FALTA DE TRANSPARÊNCIA:</p> <p>Existe mecanismo de ajuste quando a movimentação não gerar a receita requerida (para mais ou para menos)? Qual será este mecanismo? Essa é a melhor maneira de otimizar a utilização da malha de transporte?</p>	<p>Pode haver variações na movimentação, não atingindo a receita requerida do transportador.</p>
<p>V (página 27)</p>	<p>REPRODUTIBILIDADE DO CÁLCULO:</p> <p>Solicitamos a informação sobre a data exata prevista para a revisão tarifária.</p> <p>Solicitamos ainda a divulgação de um cronograma, informando as etapas que precedem cada revisão para entendimento de como se dará a participação dos agentes da indústria do gás nesse processo de revisão.</p> <p>Solicitamos que as metodologias para as novas tarifas, a serem calculadas para o 2º e 3º anos, sejam objeto de novas consultas</p>	<p>As alterações aqui propostas trazem novas condições que impactam diretamente o negócio das CDL's, portanto, é imprescindível que a transição ocorra paulatinamente, com o pleno detalhamento de todas as etapas da transição, para a devida clareza da regulação, viabilizando o planejamento estratégico de negócios das CDL's. Assim, conhecer o panorama completo e calcular a tarifa das próximas etapas é imprescindível, ainda que seja necessária a revisão do cronograma inicial divulgado e assim se dedique mais tempo no detalhamento dos impactos das mudanças futuras.</p> <p>Embora esteja mencionado que as revisões das tarifas serão</p>

	e audiências públicas.	<p>realizadas anualmente, não está claro em qual momento exato (data/mês/ano) as tarifas propostas na tabela 1, da página 26, e as tarifas para o 2º ano e 3º ano em diante sofrerão a revisão.</p> <p>Não foram disponibilizados nesta Nota Técnica os dados e cálculos para as propostas de tarifas de transporte para os anos subsequentes.</p> <p>Este entendimento é necessário para o adequado planejamento das CDLs, visto que o custo da parcela de transporte nos contratos de compra e venda é repassado aos usuários finais.</p>
--	------------------------	---

Este formulário deverá ser encaminhado à ANP para o endereço eletrônico: scm@anp.gov.br.