

LOCAL	CLAUSULA	Item	Subitem 1	Subitem 2	TEMA	AGENTE	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA DOS AGENTES	PARECER DA ANP ACERCA DOS COMENTÁRIOS DOS AGENTES	JUSTIFICATIVA DA ANP
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	APÊNDICE II	----	----	BALANCEAMENTO	IBP	Comentário Entende-se que um período de balanceamento de 24 horas é restritivo neste período de transição para o modelo de E/S, onde não há plataforma de comercialização de gás implementada.	Sugere-se um período de transição até que se implemente o período de balanceamento de 24h.	Não acatado.	A ANP está trabalhando junto aos transportadores na padronização dos contratos de serviço de transporte e nas suas condições de forma a harmonizar e compatibilizar seus termos, sendo este um dos assuntos.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	APÊNDICE II	1.7	1.7.1	BALANCEAMENTO	IBP	Os carregadores poderão, ao longo do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, efetuar entre si, a troca de titularidade do GÁS sob custódia do TRANSPORTADOR, por meio de NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO, nos termos do item 1.7.3 desta Clausula do Apêndice II do TCG, desde que o GÁS tenha origem no mesmo PONTO DE ENTRADA, realizada no mesmo HUB VIRTUAL DE NEGOCIAÇÃO.	Os carregadores devem poder transacionar com outros carregadores para ajustar seu saldo de desequilíbrio, desde que previamente notificado ao transportador (Mecanismo de Troca de Titularidade)	Não acatado.	Dadas as condições atuais, o controle do estoque é por ponto de entrada(PE), tanto do transportador quanto do carregador. No PE é onde a transportadora irá receber a NF de custódia do gás e devolver a custódia para o carregador e consequentemente, irá emitir os CTe do transporte.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	2.	2.1	2.1	BALANCEAMENTO	IBP	Avaliar, em função da maturidade do setor, iniciar com um período de balanceamento maior, como por exemplo 72 (setenta e duas) horas consecutivas.	Poderia haver uma transição gradual do período de balanceamento até 24h, de forma a permitir a compra/venda dos saídos pelo carregador. No início da abertura esse mecanismo aumenta a possibilidade de transações entre os agentes, contribuindo para o aumento gradual da liquidez. Ainda assim, para estabelecimento de um período de balanceamento de 24h deveria haver, no mínimo, mecanismos de mercado para balanceamento (ex.: PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO).	Não acatado.	A ANP está trabalhando junto aos transportadores na padronização dos contratos de serviço de transporte e nas suas condições de forma a harmonizar e compatibilizar seus termos. Adicionalmente, já está sendo discutida no âmbito regulatório a elaboração de Códigos Comuns de Rede para o mercado de gás natural que incluem padronização de PCR dentre outras questões operacionais e comerciais.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	APÊNDICE II	1.10	1.10	BALANCEAMENTO	IBP	Sugerimos o estabelecimento de uma "conta de balanceamento" que dê ao carregador mais flexibilidade para reajustar o saldo de seu portfólio, não vinculada a apenas um Dia Operacional	A vinculação da apuração de Saldo de Desequilíbrio do Portfólio do Carregador para fins de imposição da Penalidade por Desequilíbrio a bases diárias (respeitadas as margens do Serviço de Flexibilidade) expõe o carregador a um risco operacional e de custos significativo, tendo em vista o valor elevado da penalidade a ser cobrada com bases diárias. Em um mercado líquido tal risco pode ser mitigado pela compra e venda no mercado de curto prazo. Todavia, a ausência de liquidez no início do processo de abertura não permite essa gestão do risco pelo carregador. A combinação de penalidades elevadas e inexistência de mecanismos de mitigação, em especial o mercado de curto prazo, podem impor uma barreira difícil de ser superada. É preciso encontrar mecanismos para vencer essa barreira inicial. A conta de balanceamento, ainda que vista como um instrumento de transição, pode servir como um desses mecanismos. Assim, seria ideal o estabelecimento de um período de flexibilidade para reajuste do portfólio maior que um dia operacional, assegurando ao carregador mais tempo para reajustar sua posição sem que seja submetido ao pagamento dessas penalidades.	Não acatado.	A ANP está trabalhando junto aos transportadores na padronização dos contratos de serviço de transporte e nas suas condições de forma a harmonizar e compatibilizar seus termos. Adicionalmente, já está sendo discutida no âmbito regulatório a elaboração de Códigos Comuns de Rede para o mercado de gás natural que incluem a estrutura de balanceamento dentre outras questões operacionais e comerciais.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	APÊNDICE II	1.3	1.3.5	BALANCEAMENTO	IBP	Em cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO o preço do gás relacionado às AÇÕES DE BALANCEAMENTO com emprego de FLEXIBILIDADE INTRA-DIÁRIA será, para o CARREGADOR, No caso de operação de compra e venda efetuada pelo TRANSPORTADOR, na qualidade de vendedor, e o CARREGADOR, na qualidade de comprador, para correção de DESEQUILÍBRIO NEGATIVO: [..] a) A TRANSPORTADORA disponibilizará através de seu site eletrônico, em base diária, o preço médio do ESTOQUE DE GÁS EXTRAORDINÁRIO DE ENTRADA do TRANSPORTADOR usado para o dia operacional em curso.	Esses preços são utilizados para liquidação diária de saldos de desequilíbrio, sendo fundamental que haja divulgação e transparência na formação desse preço.	Acatado parcialmente	Acatada a proposta da publicidade dos preços porém sem a indicação no Contrato e Edital. Esta ANP está verificando com a TBG a forma para atendimento do pleito. Informamos que ainda não foi celebrado contrato de fornecimento de GUS e Balanceamento pela TBG. Em consulta de mercado, a única proposta recebida para os produtos Balanceamento e GUS foi apresentada pela Petrobras, a qual será avaliada pela TBG e pela ANP.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	APÊNDICE II	1	1.7.1	BALANCEAMENTO	ABRACE	Os carregadores poderão, ao longo do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, efetuar entre si, a troca de titularidade do GÁS sob custódia do TRANSPORTADOR, por meio de NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO, nos termos do item 1.7.3 desta Clausula do Apêndice II do TCG, desde que o GÁS tenha origem no mesmo PONTO DE ENTRADA, realizada no mesmo HUB VIRTUAL DE NEGOCIAÇÃO	A obrigação de que as trocas de titularidade tenham o mesmo ponto de entrada limitam a liquidez e vão contra o conceito do sistema Entradas e Saídas, que prevê que as trocas ocorram dentro do sistema de transporte independente do ponto de entrada ou de saída. Sugere-se a exclusão desta restrição para aumento da liquidez das trocas comerciais para fins de balanceamento do portfólio dos carregadores.	Não acatado.	Dadas as condições atuais, o controle do estoque é por ponto de entrada(PE), tanto do transportador quanto do carregador. No PE é onde a transportadora irá receber a NF de custódia do gás e devolver a custódia para o carregador e consequentemente, irá emitir os CTe do transporte.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	APÊNDICE II	4	4.5.1	BALANCEAMENTO	ABRACE	Se o CARREGADOR não corrigir o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR na forma prevista no item 1.10 do Apêndice II do TCG, o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR uma penalidade por DESEQUILÍBRIO no valor igual ao produto da parcela do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR em questão que exceda o limite estabelecido na Clausula 1.5.2 deste Apêndice II do TCG, convertido para MMBTU tomado por base o PCR, pelo custo GÁS de EMPACOTAMENTO por (i) 5 vezes o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE = EMPACOTAMENTO (ii) Caso o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR seja negativo, o produto do caput deve ser multiplicado por 1,10 (b) Caso o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR seja positivo, o produto do caput deve ser multiplicado por 0,90	Questionamos o método proposto para penalizar o desequilíbrio do portfólio do carregador com referência nos valores dos encargos de transporte. Entendemos que a penalidade de programação já é suficiente para cumprir com este objetivo. Como alternativa, aplicação da penalidade de desequilíbrio, sugerimos que sejam considerados incentivos ao carregador para que mantenha o seu portfólio equilibrado, através da aplicação de ajustes ao preço desta operação, com referência ao regulamento europeu (nº 312/2014). In verbis: Artigo 22º. Preço aplicável 1. Para efeitos de cálculo dos encargos de compensação diários nos termos do artigo 23º, o preço aplicável é determinado da seguinte forma: a) O preço marginal de venda nos casos em que o valor do desequilíbrio diário for positivo (ou seja, os fornecimentos do utilizador da rede no dia de gás em causa são superiores aos consumos no mesmo dia); ou b) O preço marginal de compra nos casos em que o valor do desequilíbrio diário for negativo (ou seja, os consumos do utilizador da rede no dia de gás em causa são superiores aos fornecimentos no mesmo dia). 2. O preço marginal de venda e o preço marginal de compra são calculados, para cada dia de gás, da seguinte forma: a) O preço marginal de venda corresponde ao mais baixo dos seguintes preços: i) o preço mais baixo de qualquer venda de produtos de título em que o operador da rede de transporte esteja envolvido no dia de gás, ou ii) o preço médio ponderado do gás no dia de gás em causa, mais um pequeno ajuste; b) O preço marginal de compra corresponde ao mais elevado dos seguintes preços: i) o preço mais elevado de qualquer compra de produtos de título em que o operador da rede de transporte esteja envolvido no dia de gás, ou ii) o preço médio ponderado do gás no dia de gás em causa, mais um pequeno ajuste. .... 6. O pequeno ajuste deve: a) Incentivar os utilizadores da rede a equilibrarem os seus fornecimentos e consumos; b) Ser definido e aplicado de forma não discriminatória a fim de: i) não desencorajar o acesso ao mercado, ii) não prejudicar o desenvolvimento de mercados competitivos; c) Não ter impacto negativo sobre o comércio transfronteiriço; d) Não resultar numa exposição financeira excessiva dos utilizadores da rede a encargos de compensação diária. O valor do pequeno ajuste pode ser diferente para efeitos de determinação do preço marginal de compra e do preço marginal de venda. O valor do pequeno ajuste não pode ultrapassar 10 % do preço médio ponderado, salvo se o operador da rede de transporte em causa puder justificar um valor superior à entidade reguladora nacional e obter a respetiva aprovação nos termos do artigo 20º. [5, 6]	Não acatado.	A ANP está trabalhando junto aos transportadores na padronização dos contratos de serviço de transporte e nas suas condições de forma a harmonizar e compatibilizar seus termos. Adicionalmente, já está sendo discutida no âmbito regulatório a elaboração de Códigos Comuns de Rede para o mercado de gás natural, inclusive a resolução de comercialização e de carregamento no sistema de transporte.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	13	13.1 e 13.2	13.1 e 13.2	BALANCEAMENTO	ABRACEEL	Entendemos que os itens 13.1 e 13.2 estabelecem um desequilíbrio contratual e devem ser alterados.	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.	Não acatado.	A posição contratual da TBG é diferenciada em relação a dos carregadores, na medida em que a TBG figura com parte em todos os contratos de transporte e dá a estrutura de remuneração dos transportadores baseadas em custos. A indenização por perdas e danos devida ao carregador em virtude de rescisão do contrato causada pelo Transportador está prevista no item 13.2.3.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	3	3.2	3.2	BALANCEAMENTO	GÁS BRIDGE	Acrescentar item (vii): (vii) Assegurar o BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, a fim de que o GÁS seja transportado de forma segura e eficaz.	Segundo o APÊNDICE II – BALANCEAMENTO do contrato de transporte: "1. 2.1 Independentemente das ações individuais que os carregadores possam tomar, o TRANSPORTADOR deve assegurar o BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, a fim de que o GÁS seja transportado de forma segura e eficaz, mantendo a REDE DE TRANSPORTE dentro de limites operacionais compatíveis com a gestão eficiente do sistema de transporte, de acordo com a regulação vigente."	Não acatado.	Entendemos que o balanceamento e obrigação primária dos carregadores usuários da Rede de Transporte, sendo do Transportador o papel de balanceamento residual (correções).

CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	Apêndice II	2	2.1.5	BALANCEAMENTO	GÁS BRIDGE	2.1.5 Com o objetivo de garantir o BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, a eficiência, segurança e a continuidade do SERVIÇO DE TRANSPORTE, os carregadores de entrada e os carregadores de saída deverão elevar NOMINAÇÕES, até o horário limite indicado no item 2.3 deste Apêndice, de forma que as QUANTIDADES DE GÁS a serem injetadas e retiradas, na REDE DE TRANSPORTE em determinado DIA OPERACIONAL, sejam equivalentes. Caso se verifique, em qualquer DIA OPERACIONAL, a partir da combinação de NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE enviadas pelos carregadores, repletando o item 2.3.3 deste Apêndice, que as QUANTIDADES DE GÁS nominadas para injeção nos PONTOS DE ENTRADA divergem das QUANTIDADES DE GÁS nominadas para retirada nos PONTOS DE SAÍDA na ZONA DE BALANCEAMENTO correspondente, o TRANSPORTADOR considerará, para fins de PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE, a menor das QUANTIDADES DE GÁS nominadas para a combinação em questão, mediante aviso prévio aos carregadores, observando-se as informações fornecidas por cada um dos carregadores em suas respectivas NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE. Excetuam-se desta regra as QUANTIDADES DE GÁS nominadas para acerto de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR.	Entende-se razoável que qualquer mudança ou alteração de nomenclatura ou programação entre as partes seja previamente comunicada, da melhor forma possível, dentro dos prazos operacionalmente razoáveis, de forma a garantir o monitoramento do sistema pelo CARREGADOR e pelo TRANSPORTADOR.	Não acatado.	A programação de transporte no "menor do par" não necessita de autorização prévia dos carregadores, tratando-se de regra contratual para garantir o equilíbrio da Rede de Transporte. Vale ressaltar que a TGB, em sua plataforma eletrônica de nomenclatura e programação, dá aos carregadores a visibilidade em relação às nomenclaturas das contra-partes, de forma que é possível ao carregador monitorar a formação dos pares "entrada-saída" e prever possíveis cortes pela regra de "menor do par".
----	Nota Técnica nº 007/2018-SIM	IV Considerações Finais	---	---	BASE DE ATIVOS	COMGÁS	Solicitamos a reavaliação da ANP em relação a revisão da WACC e BRA	A ANP afirmou na NT 007/2018 divulgada em jul/2018 e reavaliada em set/2018 que seria necessária a revisão dos valores obtidos para a WACC e BRA antes da publicação do Edital da Chamada Pública, uma vez que o cálculo demonstrado nesta nota técnica ocorreu num período consideravelmente anterior ao do início do processo, num contexto econômico diverso do atual.	Não acatado.	A NT 013/2019 atualizou a WACC do período regulatório de 2020 a 2024. Para a Chamada Pública em tela, as tarifas foram corrigidas pelo método previsto.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	Apêndice B	16	16.4	CESSÃO	GÁS BRIDGE	16.4 O CARREGADOR CEDENTE deverá manter o TRANSPORTADOR permanentemente informado sobre suas tratativas preliminares para elevar uma CESSÃO DE CAPACIDADE CONTRATADA, bem como sobre o início, andamento e perspectiva de conclusão da negociação do ACORDO DE CESSÃO DE CAPACIDADE, devendo comunicar o TRANSPORTADOR, no prazo mínimo de 5 (cinco) dias antes da previsão de celebração do ACORDO DE CESSÃO DE CAPACIDADE, sua intenção em ceder total ou parcialmente a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE. As operações de cessão da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE se terão efeito perante o TRANSPORTADOR e o presente CONTRATO após celebração de um novo CONTRATO DE TRANSPORTE entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR CESSIONÁRIO, de forma que o TRANSPORTADOR possa cumprir suas obrigações previstas em LEGISLAÇÃO APLICÁVEL e operacionalizar o atendimento ao CARREGADOR CESSIONÁRIO.	Não é razoável o Transportador e/ou ANP determinarem condições como esta, considerando o fato de que se trata de um acordo bilateral e consensual entre as partes interessadas, leis-se Carregadores, e que, qualquer que seja o prazo para que a decisão seja tomada não há impacto para o Transportador. Desta forma, supondo que o CARREGADOR CESSIONÁRIO tenha capacidade financeira para suportar o contrato de TRANSPORTE, propomos considerar um aviso prévio de 5 dias de antecedência ao TRANSPORTADOR, tendo como precedente o prazo mínimo para a contratação dos Produtos de Curto Prazo Diários. Se é possível viabilizar a contratação de um produto "novo" em 5 dias, a cessão de um contrato que não impacta o Transportador deverá ter um prazo de aviso prévio inferior ou, pelo menos, idêntico.	Não acatado.	O arcabouço contratual é distinto nas duas hipóteses apresentadas (Cessão e contratação de curto-prazo), não cabendo comparação. Cabe destacar que, conforme previsto na CF 1988, artigo 177, Constituem monopólio da União, inciso IV - o transporte marítimo do petróleo bruto de origem nacional ou de derivados básicos de petróleo produzidos no País, bem assim o transporte, por meio de conduto, de petróleo bruto, seus derivados e gás natural de qualquer origem.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	Apêndice B	10.5	10.5.1	COBRANÇA	GÁS BRIDGE	10.5 Prazo e Forma de Pagamento 10.5.1 O CARREGADOR pagará os valores indicados em cada DOCUMENTO DE COBRANÇA até o 25º (vigesimo quinto) dia do mês da emissão do DOCUMENTO DE COBRANÇA. Caso o DOCUMENTO DE COBRANÇA seja enviado ao CARREGADOR após o quinto DIA ÚTIL do mês, em decorrência de motivo exclusivamente imputável ao Transportador, o CARREGADOR efetuará o pagamento até o 20º (vigesimo) Dia após a data do recebimento do respectivo DOCUMENTO DE COBRANÇA.	É fundamental que o prazo estabelecido para pagamento do DOCUMENTO DE COBRANÇA dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE esteja alinhado com os demais elos da cadeia. Os contratos de suprimento de gás natural firmados entre a Petróleo e as Distribuidoras de Gás Canalizado, possuem como data padrão de pagamento o 25º (vigesimo quinto) dia do mês. Desta forma, propõe-se que os contratos da TGB sigam a mesma data de referência, a fim de não prejudicar os agentes que decidirem migrar do mercado cativo para o mercado livre e que, conseqüentemente, terão que contratar capacidade de transporte.	Não acatado.	Entendemos que os prazos de vencimento adotados pelos agentes do mercado não são sempre iguais em todos os elos da cadeia. Desta forma, entendemos que devemos manter as datas propostas.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	Apêndice B	19	19.1 e 19.1.2	CÓDIGO DE REDE	GÁS BRIDGE	19.1.2 Acordam as PARTES que os ajustes para refletir as novas condições do CÓDIGO DE REDE, conforme item 19.1, serão efetuados de forma a não implicar riscos operacionais adicionais. Eventuais custos ou investimentos adicionais a serem suportados pelo TRANSPORTADOR para adequação às novas condições do CÓDIGO DE REDE deverão ser refletidos nas TARIFAS E ENCARGOS, após consulta pública aos agentes impactados por esta Chamada Pública, quando superiores às projeções de inflação previstas para o setor, e que, representem aumento substancial das TARIFAS E ENCARGOS. Deverá ser consenso dos agentes que pactuaram contrato com a TGB, e, os contratados e subcontratados destes, o acordo para aplicação de novas regras tarifárias, diferentes das previstas na minuta de contrato pactuada, em qualquer momento inferior a 2025, ou até a divulgação da próxima Chamada Pública, já adequada à luz de um eventual CÓDIGO DE REDE publicado pela ANP.	É reconhecidamente complexa a natureza da reforma do mercado de gás natural no Brasil, especialmente quando se considera que está em discussão muitos dos arcabouços regulatórios aplicáveis ao setor e que irão impactar em regras de negócio discutidas no momento presente. Considerando que, ao longo da vigência deste CONTRATO, a ANP poderá promover ampla consulta pública com vistas a elaborar e implementar um CÓDIGO DE REDE, que delibere acerca das funções e responsabilidades dos atores individuais, das regras sobre o regime de entrada e saída do sistema, da alocação de capacidade e gerenciamento de congestionamento; das regras sobre balanceamento do sistema de transporte, dentre outras, é fundamental que se estabeleça um mecanismo para que o mercado possa absorver os eventuais impactos, quando de aumento das TARIFAS E ENCARGOS, considerando ser objeto desta Chamada Pública, CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE GÁS NATURAL para o período entre 2021 e 2025, recomenda-se que eventuais impactos resultantes da implementação de um CÓDIGO DE REDE, quando superiores às projeções de inflação previstas para o setor, e que, representem aumento substancial das TARIFAS, não sejam aplicáveis até o final do ciclo de 2025, sem consulta pública aos CARREGADORES, CLIENTES E TRANSPORTADOR impactados por esta Chamada Pública. Deverá ser consenso dos agentes que pactuaram contrato com a TGB, e, os contratados e subcontratados destes, o acordo para aplicação de novas regras tarifárias, diferentes das previstas na minuta de contrato pactuada, em qualquer momento inferior a 2025, ou até a próxima Chamada Pública já adequada à luz de um eventual CÓDIGO DE REDE publicado pela ANP.	Acatado parcialmente.	Cabe destacar que o processo de implementação dos regulamentos do código de rede passará por período de consulta e audiências públicas, pressupondo assim uma ampla contribuição dos agentes, bem como a existência prévia da Análise de Impacto Regulatório que um regulamento deve implicar. Eventuais necessidades de investimento pelos transportadores já são avaliadas pela ANP, a qual sempre visa a modernização tarifária, conforme previsto nos regulamentos existentes.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	7	7.2	7.2.1 iii)	COMERCIALIZAÇÃO	COMGÁS	O item 7.2.1 iii) "a) do Anexo III do Contrato deve considerar que o carregador de saída que se configure como comercializador de gás, deve aderir às regras estabelecidas pelas agências reguladoras estaduais.	Neste caso, o carregador de saída que tem relação de comercialização de gás com o consumidor livre localizado na área de concessão da Comgás, por exemplo, deverá se atentar às regras previstas para o Mercado Livre Regulado pela ARSESP, através das Deliberações ARSESP 230 e 231.	Não acatado.	A forma de obter a informação de volumes que compete ao consumidor livre e a concessionária estadual ainda não está disciplinada na maioria dos Estados. Cabe destacar que é importante a harmonização entre as regulações estaduais e federais, por meio de dispositivos de abrangência nacional, objetivando a adoção das melhores práticas regulatórias, conforme previsto na Resolução CNPE 10/2016, art. 2º, inciso XVI.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	Apêndice B	17	17.2.1 iii)	CONGESTIONAMENTO	GÁS BRIDGE	Remoção do item (iii) da Cláusula 17.2.1.	Caso exista um carregador interessado em acessar uma zona com congestionamento contratual, porque colocar um prazo remanescente de 6 meses do contrato existente como entrave? O transportador deve priorizar o uso eficiente do sistema de transportador e colaborar para o desenvolvimento do mercado. Caso haja capacidade congestionada e um consumidor querendo acessar imediatamente a rede, não há razões para impor um prazo referente ao contrato existente. Além do mais, por se tratar de uma decisão bilateral, espera-se que a resolução de situações como esta sejam breves.	Acatado.	Ajuste realizado nas minutas dos Contratos de Entrada e Saída
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	4	4	4.1	4.1	DATAS	GÁS BRIDGE	4.1 A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME iniciar-se-á no dia [ ] e encerrar-se-á no dia [ ] (PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE). Qualquer alteração da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE deverá ser feita por termo aditivo ao Presente CONTRATO.	Nesta Chamada Pública serão ofertados contratos de transporte com horizontes temporais diferentes, logo pede-se o ajuste do item 4.1. do Contrato.	Não acatado.	Os contratos que eventualmente forem firmados em horizontes temporais diferentes terão a cláusula ajustada para refletirem o período correto de vigência.
CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	2	2.1	2.1	DEFINIÇÃO	IBP	PODER CALORIFICO DE REFERÊNCIA OU PCR: quantidade de energia utilizada como referência, equivalente a <del>96-446</del> DEFINIÇÃO AJUSTE SINIEF 37.302.1790 MMBTU em 1.0 MMm³ de GÁS, que convertidos equivalem a <del>9498-9</del> 9.400 kcal/m³.	Entendemos que o PCR deve ser padronizado em 9400 kcal/m³, de acordo com os contratos das demais Transportadoras. Importante atentar para a harmonização dos Contratos de Transporte, haja vista a necessidade de um código de rede entre as Transportadoras. Válido acrescentar que o Ajuste Sinief define as referências para conversão dos volumes. Sugereimos adotar as condições consideradas no Ajuste.	Não acatado.	Atualmente existem ajustes operacionais e contratuais a serem realizados que impedem a aceitação imediata da sugestão. A ANP está trabalhando junto aos transportadores na padronização dos contratos de serviço de transporte e nas suas condições de forma a harmonizar e compatibilizar seus termos. Adicionalmente, já está sendo discutido no âmbito regulatório a elaboração de Códigos Comuns de Rede para o mercado de gás natural que incluem padronização de PCR, dentre outras questões operacionais e comerciais.
CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	2	2.1	2.1	DEFINIÇÃO	IBP	CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA: <del>entendida em condições de</del> condição em que a temperatura é de 20º C (vinte graus Celsius) e a pressão absoluta é de 101.325 Pa (cento e um mil, trezentos e vinte e cinco Pascal) e o poder calorífico é igual ao PODER CALORIFICO DE REFERÊNCIA.	Faz-se necessária a inclusão do PODER CALORIFICO DE REFERÊNCIA à definição das CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA. Necessário revisar as demais referências a esta definição no texto, quando a intenção for apenas se referir às condições de temperatura e pressão.	Não acatado.	Atualmente existem ajustes operacionais e contratuais a serem realizados que impedem a aceitação imediata da sugestão. A ANP está trabalhando junto aos transportadores na padronização dos contratos de serviço de transporte e nas suas condições de forma a harmonizar e compatibilizar seus termos. Adicionalmente, já está sendo discutido no âmbito regulatório a elaboração de Códigos Comuns de Rede para o mercado de gás natural que incluem padronização de PCR, dentre outras questões operacionais e comerciais.

CONTRATO (ENTRADA / SAIDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	2	2.1	2.1	DEFINIÇÃO	GAS BRIDGE	PODER CALORIFICO DE REFERÊNCIA ou PCR: quantidade de energia utilizada como referência, equivalente a 37.302 MMBTU em 1,0 MMm³ de GAS, que convertidos equivalem a 9.400 kcal/m³.	Considerando ser o Transporte uma etapa da cadeia de suprimento de gás ao mercado, qualquer indicador que impacte a cadeia ou que tenha efeitos colaterais sobre ela deve estar alinhado com os demais elos, como, por exemplo, o PCR. O PCR utilizado por todas as Agências Reguladoras e Concessionárias, posicionadas ao longo da infraestrutura de transporte da TBG, utilizam como referência o valor de 9.400kcal/m³.	Não acatado.	Atualmente existem ajustes operacionais e contratuais a serem realizados que impedem a aceitação mediata do sugerido. A ANP está trabalhando junto aos transportadores na padronização dos contratos de serviço de transporte e nas suas condições de forma a harmonizar e compatibilizar seus termos. Adicionalmente, já está sendo discutido no âmbito regulatório a elaboração de Códigos Comuns de Rede para o mercado de gás natural que incluem padronização de PCR dentre outras questões operacionais e comerciais.
CONTRATO (ENTRADA / SAIDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	7	7.2	7.2.1 i)	DISTRIBUIÇÃO	COMGAS	O item 7.2.1 (i) "a" do Anexo III do Contrato de Saída menciona interconexão do Sistema de Transporte exclusivamente a Consumidores Livres, o que deve ser alterado, tendo em vista que o gasoduto que se conecta a usuários livres tem natureza de gasoduto de distribuição de gás.  Solicitamos a adequação do texto conforme abaixo: 7.2.1.(i) - Para PONTOS DE SAÍDA que interconectam a REDE DE TRANSPORTE <del>exclusivamente</del> a consumidores livres <b>por intermédio da rede de distribuição de companhia distribuidora local de gás</b> ;	Cabe à ANP assegurar o cumprimento das normas constitucionais de atribuição das competências dos entes federativos. Conforme previsto no artigo 25, parágrafo 2º da Constituição Federal, é atribuição do Estado explorar os serviços locais de gás canalizado, diretamente ou mediante concessão, e a entrega do gás ao usuário final tem natureza de serviço local, devendo ser regulada pela legislação estadual e exercida pelo respectivo Estado ou concessionário.	Não acatado.	A matéria dos limites de competência estadual e Federal está em avaliação pelo Supremo Tribunal Federal (Reclamação 4210). O caso de consumidores livres ligados a companhias distribuidoras locais é abordado no item 7.2.1. (ii)
CONTRATO (ENTRADA / SAIDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	7	7.2	7.2.1 i)	DISTRIBUIÇÃO	ABEGÁS	Para PONTOS DE SAÍDA destinados <del>exclusivamente</del> ao atendimento de consumidores livres, autoprodutores ou autotransportadores, <del>por intermédio da rede de distribuição de companhia distribuidora local de gás</del> : (conforme definido na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL)	O item 7.2.1 deve ser interpretado em consonância com o artigo 25, §2º da Constituição Federal e o artigo 46 da Lei nº 11.909/2009. Dessa forma, a proposta de alteração pretende assegurar que não haja margem à interpretação de que se estaria autorizando no contrato o by-pass físico do serviço de movimentação de gás pela distribuidora a partir do city gate.  Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.  § 2º Cabe aos Estados explorar diretamente, ou mediante concessão, os serviços locais de gás canalizado, na forma da lei, vedada a edição de medida provisória para a sua regulamentação.  * * *  Art. 46. O consumidor livre, o autoprodutor ou o auto-importador cujas necessidades de movimentação de gás natural não possam ser atendidas pela distribuidora estadual poderão construir e implantar, diretamente, instalações e dutos para o seu uso específico, mediante celebração de contrato que atribua à distribuidora estadual a sua operação e manutenção, devendo as instalações e dutos ser incorporados ao patrimônio estadual mediante declaração de utilidade pública e justa e prévia indenização, quando de sua total utilização.	Não acatado.	A matéria dos limites de competência estadual e Federal está em avaliação pelo Supremo Tribunal Federal (Reclamação 4210). O caso de consumidores livres ligados a companhias distribuidoras locais é abordado no item 7.2.1. (ii)
CONTRATO (ENTRADA)	Anexo II-A	Apêndice B	B.1	ii) e iii)	ENCARGO	COMGAS	Solicitamos manter o 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", pois não há qualquer justificativa econômica ou operacional para tal alteração	O Modelo de Contrato de Transporte Firme disponibilizado no site da TBG prevê: - 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 O Modelo de Contrato de Transporte Firme disponibilizado no site da TBG prevê: - 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.  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 onerar adicionalmente de forma tão excessiva.  Para o caso do "Serviço Excedente Não autorizado", o encargo foi alterado de duas para cinco vezes a tarifa de transporte, o que é demasiadamente alto, 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.  Além disso, tal cominação de penalidade ultrapassa os parâmetros previstos na legislação brasileira – 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.	Não acatado.	A utilização do multiplicador do encargo de Excedente Autorizado ser maior que o multiplicador utilizado nos contratos firmes de curto-prazo tem como intenção o estímulo ao mercado a contratar capacidade firme de curto-prazo em detrimento da utilização do serviço excedente autorizado nos contratos firmes de longo prazo. O intuito dos produtos de curto prazo é de fornecer flexibilidade na contratação de acordo com a demanda.
CONTRATO (ENTRADA)	Anexo II-A	Apêndice B	B.1	ii) e iii)	ENCARGO	COMPASS	Considerando que não há razão operacional ou econômica para definir de forma diversa, 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".	O Modelo de Contrato de Transporte Firme disponibilizado no site da TBG prevê: - 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.  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.  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.  Além disso, tal cominação de penalidade ultrapassa os parâmetros previstos na legislação brasileira – 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.  Desta maneira, sugerimos que não haja adicional aos Serviço Excedente Autorizado e que a tarifa do Serviço Excedente Não Autorizado seja limitada a 20% do Encargo de Capacidade.	Não acatado.	A utilização do multiplicador do encargo de Excedente Autorizado ser maior que o multiplicador utilizado nos contratos firmes de curto-prazo tem como intenção o estímulo ao mercado a contratar capacidade firme de curto-prazo em detrimento da utilização do serviço excedente autorizado nos contratos firmes de longo prazo. O intuito dos produtos de curto prazo é de fornecer flexibilidade na contratação de acordo com a demanda.

CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	Anexo II-A	Apêndice B	ii)	ENCARGO	<p>GÁS BRIDGE</p> <p>ii) ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO:</p> $ESEEA = \sum_{i=1}^n QEA_i \times 1 \times (TCE + TCT + TM + TCS + TCEmp)$	<p>Quando analisamos a prioridade de atendimento das quantidades excedentes autorizadas, conforme o ANEXO III - TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO, APÊNDICE II – BALANCEAMENTO: 2.5. Prioridades de Programação em Casos de Insuficiência de Capacidade 2.5.1 Preservado o direito ao uso da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA objeto deste CONTRATO, caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR avaliar que as QUANTIDADES DE GÁS nominadas pela totalidade dos carregadores excedem a CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE de determinado PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, o TRANSPORTADOR aplicará sob tais QUANTIDADES DE GÁS a seguinte ordem de prioridade para realizar a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE: (i) Primeira – Totalidade das QUANTIDADES DE GÁS nominadas nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE TCO BRASIL, excluindo-se as quantidades de gás referidas na alínea (iv); (ii) Segunda – Totalidade das QUANTIDADES DE GÁS nominadas nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE TCX BRASIL, excluindo-se as quantidades de gás referidas na alínea (iv); (iii) Terceira – Totalidade das QUANTIDADES DE GÁS nominadas pelos CARREGADORES que contrataram SERVIÇO DE TRANSPORTE FÍRME e SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, de forma pro-rata, excluindo-se as quantidades de gás referidas nas alíneas (i) e (ii) acima e as quantidades de gás referidas na alínea (iv); (iv) Quarta – Quantidades excedentes nominadas e conforme definidas nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE TCO BRASIL; (v) Quinta – Quantidades excedentes nominadas e conforme definidas nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE TCX BRASIL; (vi) Sexta – Quantidades excedentes nominadas nos termos dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FÍRME e nos contratos de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, de forma pro-rata, excluindo-se as quantidades excedentes referidas nas alíneas (iv) e (v) acima; (vii) Sétima – Quantidades de gás nominadas para a prestação de serviço de transporte interruptível por meio de outros contratos; verificamos que as Quantidades Excedentes têm uma prioridade inferior aos Produtos Firmes, ponto no qual é incluído os Contratos Firmes de Curto Prazo. O Contrato de Curto Prazo mais oneroso tem uma tarifa de 1,81 vezes a tarifa de transporte publicada na CP 2R (produto diário) e o menos oneroso uma tarifa de 1,25 vezes a tarifa de transporte publicada (produto trimestral). Desta forma, por ser um volume cujas obrigações do Transportador são equiparáveis a um contrato interruptível, isto é, não há obrigação de garantir a movimentação destes volumes, esta tarifa não deveria ser inferior à tarifa de um contrato firme trimestral? Além do mais, sendo este volume uma quantidade que o Transportador não tem compromisso de entrega, não deveria possuir uma tarifa similar a um produto interruptível (que é, inclusive, mais barato que o produto firme)? Por se tratar de um item do Contrato, no qual fica facultado ao Transportador, após análise de disponibilidade de capacidade técnica (3.5) a liberação de gás em quantidade excedente, não para condições Operacionais que justifiquem a cobrança duplicada desse item. Portanto, propomos que elas paguem uma tarifa idêntica à tarifa da ODC (1 x Tarifa de Transporte). Além disso, no ato da TBC é feito menção a atendimento da ANP e informações referentes às atividades de transporte e de compra e venda de gás natural, no qual é disponível um Modelo de Contrato de Transporte Firme, neste contrato o item 8.1 (i) cita o Encargo de Serviço Excedente Autorizado (EGEA) com somatório das Quantidades Excedentes Autorizadas para cada Dia Operacional (QEA) x Tarifa de Serviço de Transporte (TEA).</p>	Não acatado.	A cláusula indicada visa a alocação de capacidade dos contratos vigentes, quando requerido o excedente autorizado ou não autorizado. A regra de alocação não é equiparada a prestação de serviço interruptível. A utilização do multiplicador de encargo de Excedente Autorizado ser maior que o multiplicador utilizado nos contratos firmes de curto-prazo tem como intenção o estímulo ao mercado de contratar capacidade firme de curto-prazo em detrimento da utilização do serviço excedente autorizado nos contratos firmes de longo prazo. O intuito dos produtos de curto prazo é de fornecer flexibilidade na contratação de acordo com a demanda.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	Anexo II-A	Apêndice B	iii)	ENCARGO	<p>GÁS BRIDGE</p> <p>iii) ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO:</p> $ESENA = \sum_{i=1}^n QENA_i \times 1 \times (TCE + TCT + TM + TCS + TEmp)$	<p>segundo a Cláusula Quarta do Apêndice II do Anexo III do Contrato que: "4.6 Responsabilidade Adicional do CARREGADOR 4.6.1 Sem prejuízo do pagamento de quaisquer penalidades aplicáveis e pré-estabelecidas nesta Cláusula Quarta, o CARREGADOR é o responsável, perante o TRANSPORTADOR, pelos danos, custos adicionais, prejuízos e/ou perda de receita, comprovadamente sofridos e/ou incorridos pelo TRANSPORTADOR, inclusive perante terceiros, ou ao TRANSPORTADOR imputáveis nos termos de outros contratos de transporte ou dos CONTRATOS LEGADOS, desde que o CARREGADOR, ou terceiros agindo em seu nome, tenham dado causa e em decorrência do descumprimento das suas obrigações, ou no caso de o cumprimento destas se tome mais oneroso, inclusive nos casos de redução ou interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE". Desta forma, o transportador já está amparado em condições de danos causadas à rede de transporte que poderia estar condicionadas a movimentação de quantidades acima das programadas. Portanto, verifica-se que a existência deste encargo onera demasiadamente o sistema, tendo em vista que o Carregador, nestes casos, já recai em uma penalidade de 2x Tarifa de Transporte por Variação de Programação, além de ressarir todos os potenciais danos à rede de transporte.</p>	Não acatado.	A utilização do multiplicador do encargo de Excedente Autorizado ser maior que o multiplicador utilizado nos contratos firmes de curto-prazo tem como intenção o estímulo ao mercado a contratar capacidade firme de curto-prazo em detrimento da utilização do serviço excedente autorizado nos contratos firmes de longo prazo. O intuito dos produtos de curto prazo é de fornecer flexibilidade na contratação de acordo com a demanda. Existem diversos precedentes internacionais (como na França, EUA, Austrália, Argentina) que utilizam multiplicadores para cobrança de tais encargos. Os mecanismos para utilização de serviço de transporte de excedente não autorizado devem refletir desincentivos contratuais a fim de evitar comportamentos indesejáveis que possam criar riscos à operação dos gasodutos de transporte.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	Apêndice II	4	4.1	ENCARGO	GÁS BRIDGE	Remoção de Cláusula.	Não acatado.	A utilização do multiplicador do encargo de Excedente Autorizado ser maior que o multiplicador utilizado nos contratos firmes de curto-prazo tem como intenção o estímulo ao mercado a contratar capacidade firme de curto-prazo em detrimento da utilização do serviço excedente autorizado nos contratos firmes de longo prazo. O intuito dos produtos de curto prazo é de fornecer flexibilidade na contratação de acordo com a demanda. Existem diversos precedentes internacionais (como na França, EUA, Austrália, Argentina) que utilizam multiplicadores para cobrança de tais encargos. Os mecanismos para utilização de serviço de transporte de excedente não autorizado devem refletir desincentivos contratuais a fim de evitar comportamentos indesejáveis que possam criar riscos à operação dos gasodutos de transporte.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	12	12.7, 12.8 e 12.9	12.7.1, 12.8.1 e 12.9.1	ENCARGOS	IBP	<p>12.7.1. O ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e o ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE deverão ser reduzidos na mesma proporção da QUANTIDADE DE GÁS afetada pela FORÇA MAIOR, seja relativa ao TRANSPORTADOR ou ao CARREGADOR. <del>12.7.4. Nenhum evento ou circunstância de FORÇA MAIOR suspenderá ou aversará a obrigação do pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA nos prazos, volumes e valores previstos no CONTRATO, observado o disposto no item anterior.</del></p> <p>12.8.1. Sem prejuízo do disposto no 12.7.1, caso o evento ou circunstância de FORÇA MAIOR afete o TRANSPORTADOR não se suspenderá de prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE FÍRME e o período de ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e do ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA relativa à QUANTIDADE DE GÁS afetada pela FORÇA MAIOR paga pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR constituirá um crédito em favor do CARREGADOR que será deduzido de futuros ENCARGOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGOS DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA, no limite de percentual de 10% (dez por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA de cada mês, até que seja compensado o total do referido crédito ou até o término da vigência deste CONTRATO, o que ocorrer primeiro.</p> <p>12.9.1. Caso o evento ou circunstância de FORÇA MAIOR afete o CARREGADOR no que se refere de disponibilizar GÁS ou GÁS PARA USO DO SISTEMA no PONTO DE ENTRADA ou de retirar GÁS no PONTO DE SAÍDA, conforme o caso, a parcela do somatório ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA relativa à QUANTIDADE DE GÁS correspondente à capacidade de transporte afetada pela FORÇA MAIOR permanecerá devida pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR, e constituirá um crédito em favor do CARREGADOR que será deduzido de futuros ENCARGOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGOS DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA, no limite de percentual de 10% (dez por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA de cada mês, até que seja compensado o total do referido crédito ou até o término da vigência deste CONTRATO, o que ocorrer primeiro.</p>	Não acatado.	Como regra geral, é importante a manutenção da regra do SoP nos casos de Força Maior. Existem precedentes internacionais no sentido de que as obrigações de pagamento do carregador não são suspensas durante uma Força Maior (Austrália/EMENA). O objetivo da cláusula é preservar o fluxo de caixa do transportador em situação de força maior, representado pelo Ship or Pay. O Contrato determina que o SoP continue devido durante a FM do Transportador, e que tal pagamento se tome um crédito em favor do carregador a ser utilizado mensalmente até o limite de 10%. Essencialmente o SoP é uma obrigação de pagar, cujo cumprimento não é impossibilitado no caso de FM.

CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	ANEXO II-B – TARIFAS E VALORES A FATURAR	B	B.1	B.1 vi)	ENCARGOS DE CUSTOS FIXOS	ABRACE	Supressão do texto	Questiona-se a finalidade de inclusão do ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GAS. Primeiramente, este encargo não estava previsto no contrato da 1ª CPAC. A inclusão de um novo encargo, que representa um custo maior à contratação de transporte pelos carregadores, sem a devida fundamentação, especialmente pelos motivos citados no item 1) da introdução, deve ser reconsiderada. Ainda, cabe destacar que o período exigiu para análise do edital e do contrato, na presente consulta pública, compromete avaliar se este tipo de encargo encontra respaldo (benchmarking) nas operações de outros mercados ou se somente será aplicado no sistema da TBG. Por isso, questiona-se inclusive a natureza deste encargo, uma vez que o conceito exposto no contrato não está claro. O encargo deve ressarir custos fixos associados à reserva de infraestrutura logística para compra e venda de gás natural. Quais infraestruturas seriam estas? Equipamentos de TI, pessoal? Uma vez que consideramos que todos os custos para efetuar compra e venda do gás para a operação do sistema já estão incluídos no OPEX do transportador. Ademais, nota-se que o ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GAS não está previsto no edital, mas apenas no Contrato. Pode-se inferir até que o carregador poderia ser ludibriado sobre esta cobrança já que não é citado no edital, já que não há informações mais precisas, por exemplo, projeção do valor deste encargo, gerando insegurança ao carregador. Trata-se portanto, de uma cobrança sem respaldo técnico, sem a devida avaliação do regulador e deve ser suprimida do contrato	Acatado parcialmente.	1) Foi inserido o edital o custo do GUS está descrito no item 6.1.8. 2) Encargo foi adicionado tendo como base as propostas de GSA (gas supply agreement) para ações de balanceamento recebidas do Fornecedor pelo Transportador, em que há custo fixo a ser pago, ainda que o contrato não seja acionado para uma ação de balanceamento. 3) Ressalta-se que ainda não foi celebrado contrato de fornecimento de GUS e Balanceamento pela TBG. Em consulta de mercado, a única proposta recebida para os produtos Balanceamento e GUS foi apresentada pela Petrolbras.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	ANEXO II-B – TARIFAS E VALORES A FATURAR	B	B.1	B.1 i) e ii)	ENCARGOS EXCEDENTES	ABRACEEL	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".	Modelo de Contrato de Transporte Firme disponibilizado no site da TBG prevê: - 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 (vi), 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. O item 3.5 do Contrato facultou 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 não excessiva. Para o caso do "Serviço Excedente Não autorizado", o encargo foi alterado de duas para cinco vezes a tarifa de transporte, o que é considerado demasiadamente alto, 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. Além disso, tal cominação de penalidade ultrapassa os parâmetros previstos na legislação brasileira – 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. Desta maneira, sugerimos que não haja adicional aos Serviço Excedente Autorizado e que a tarifa do Serviço Excedente Não Autorizado seja limitada a 20% do Encargo de Capacidade.	Não acatado.	Em relação à utilização do multiplicador do encargo de Excedente Autorizado ser maior que o multiplicador utilizado nos contratos firmes de curto-prazo, podemos afirmar que a intenção é estimular o mercado a contratar capacidade firme de curto-prazo em detrimento da utilização do serviço excedente autorizado nos contratos firmes de longo prazo. O intuito dos produtos de curto prazo é de fornecer flexibilidade na contratação de acordo com a demanda.
CONTRATO (SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	15	15.3	15.3	Erro Material	TBG	Se este CONTRATO tiver DATA DE INICIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE fixada em data posterior àquela indicada no item 15.2 desta Cláusula, a GARANTIA DO CONTRATO deverá estar disponível para o TRANSPORTADOR com antecedência mínima de 30 (trinta) dias da DATA DE INICIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, em valor equivalente ao VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO, devendo permanecer válida durante toda a sua vigência.	Por um erro material, os contratos de entrada e saída ficaram com redações diferentes no que se refere ao prazo de antecedência da apresentação das garantias ao Transportador. Esta alteração visa ajustar o contrato de saída para igualar ao de entrada.	Acatado.	Erro material
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	8	8.2	8.2.1 iii)	FALHA DE SERVIÇO	IBP	8.2.1 Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE nos contratos de transporte de entrada ou nos contratos de transporte de saída: (iii) O TRANSPORTADOR tenha enviado aos carregadores, conforme o caso, um AVISO DE REDUÇÃO DE FLUXO em virtude de ocorrência, ou da potencial ocorrência de GAS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE causada por um carregador de entrada;	Item 8.2.1, alínea (ii) deverá ser considerado apenas para o Carregador que aceitou receber o gás desconforme. Conforme 1.4.7 do apêndice 1, o "waiver" só será dado pelo agente que aceitou o GAS DESCONFORME.	Não acatado.	O responsável pela indenização no caso de Gas Desconforme deverá ser o carregador de entrada. Se o Transportador encaminhou o Aviso de Redução de Fluxo decorrente de Gas Desconforme, a Falha de Serviço de Transporte não estará caracterizada. Ainda, não é razoável imputar ao Transportador a gerência das indenizações causadas por todos e quaisquer carregadores inadimplentes. Essa situação geraria um risco intransferível. O Modelo de Entrada e Saída não pressupõe que o Transportador aja como um operador responsável por indenizar e proteger os carregadores inocentes das penalidades/custos adicionais decorrentes de inadimplimento de um outro carregador. O direito do Transportador de interromper/reduzir o fluxo, independente do aceite ou não de um carregador.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	8	8.2	8.2.2 j)	FALHA DE SERVIÇO	IBP	Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE quando no contrato de transporte de entrada: <del>ii) Um carregador de entrada não tiver disponibilizado no ponto de entrada, em um determinado dia OPERACIONAL, QUANTIDADE DE GAS IGAU a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA;</del>	O transportador deverá ser penalizado pela falha de modo a incentivá-lo a buscar as devidas indenizações junto ao carregador de entrada que falhou. Alternativamente, o transportador não deveria ser responsabilizado por falha de serviço de transporte estantamente junto ao Carregador de Saída que contratou o correspondente Carregador de Entrada. Dessa forma, sugerimos definir o carregador de entrada que estiver lastreado o carregador de saída em versate.	Não acatado.	Segundo o benchmark internacional, o Regime de Entrada e Saída não pressupõe que o Transportador aja como um operador responsável por indenizar e proteger os carregadores das penalidades/custos adicionais decorrentes de inadimplimento de um outro carregador, principalmente aqueles envolvidos nas nomeiações do carregador que falhou na retirada ou injeção. Essa situação geraria um risco não gerenciável. Não seria razoável imputar ao Transportador a gerência das indenizações causadas por todos e quaisquer carregadores inadimplentes.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	8	8.2	8.2.2 ii)	FALHA DE SERVIÇO	IBP	Alteração 8.2.2 Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE quando no contrato de transporte de entrada: "ii) Um carregador de entrada tiver disponibilizado GAS DESCONFORME no PONTO DE ENTRADA do próprio carregador de entrada ou de saída, tendo ou não enviado ao TRANSPORTADOR um AVISO DE GAS DESCONFORME;"	Na eventualidade de falhar com outros agentes que disponibilizaram gás conforme, o Transportador deveria pagar a(s) falha(s) e repassá-la(s) ao Carregador de Entrada que deu causa a(s) falha(s), conforme reforçado nos termos do item 1.3.1.1. do Anexo - Qualidade do Gás.	Não acatado.	Segundo o benchmark internacional, o Regime de Entrada e Saída não pressupõe que o Transportador aja como um operador responsável por indenizar e proteger os carregadores das penalidades/custos adicionais decorrentes de inadimplimento de um outro carregador. Essa situação geraria um risco não gerenciável. Não seria razoável imputar ao Transportador a gerência das indenizações causadas por todos e quaisquer carregadores inadimplentes.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	8	8.2	8.2.2 iii)	FALHA DE SERVIÇO	IBP	<del>iii) Um carregador de entrada tiver disponibilizado GAS com um PODER CALORIFICO SUPERIOR inferior ao PODER CALORIFICO DE REFERENCIA. Caso seja configurada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE no contrato de transporte de saída, por este motivo, o carregador de entrada será exclusivamente responsável perante o carregador de saída e pelo pagamento de qualquer penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e etc. devida;</del>	A alínea (iii) está estabelecida na definição de GAS DESCONFORME. Tal previsão está abarcada na alínea (i).	Não acatado.	Não se aplica. A questão do Poder Calorífico é além do Gas Desconforme, tem relação com o equilíbrio do sistema. O poder calorífico do gás poderia estar dentro dos parâmetros de qualidade da regulação, mas abaixo do PCR.

CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	8	8.2	8.2.2 (v)	FALHA DE SERVIÇO	IBP	(vi) A QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA, por parte de CARREGADOR DE ENTRADA, deverá ser maior ou igual do que 95% (noventa e cinco por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA, ainda que a PRESSÃO DE ENTRADA tenha ficado acima do limite máximo contratual.	Não há razoabilidade para que a tolerância de 5% seja eximida de caracterização de Falha de Serviço de Transporte	Não acatado.	A Margem Operacional foi definida em um percentual de 5% justamente em função da tolerância concedida para variação da quantidade diária programada, também definida em 5%, conforme cláusula 8.2.2 (v). Os agentes que se manifestaram a respeito deste tema podem não ter compreendido o real objetivo associado à tolerância, que é evitar a aplicação de penalidades em função de pequenas variações no fechamento do dia operacional. A diminuição do percentual estabelecido acarretaria a necessidade de revisão da Margem Operacional e por consequência a revisão da Capacidade Disponível ofertada na Chamada Pública, desta forma não acatamos a revisão do limite.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	8	8.2	8.2.2 (v)	FALHA DE SERVIÇO	IBP	(vi) Os carregador(es) de entrada tenham enviado ao TRANSPORTADOR um AVISO DE GÁS DESCONFORME.	A alínea (v) está estabelecida na definição de Gás Desconforme. Tal previsão está abarcada na alínea (ii).	Não acatado.	Os itens não se referem a mesma categoria de carregadores.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	8	8.2	8.2.1, 8.2.2 e 8.2.3	FALHA DE SERVIÇO	ABRACEEL	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.	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 situações de natureza emergencial, reduzindo o impacto destas ocorrências no sistema de transporte.	Não acatado.	A justificativa apresentada pelo agente tem relação com as ações operativas do sistema de transporte, a qual faz sentido. Porém, as cláusulas indicadas sinalizam o compromisso dos carregadores como usuários do sistema de transporte e a importância da manutenção do seu compromisso, visto que um comportamento inadequado dos carregadores pode provocar uma falha sistemática da prestação de serviço de transporte, neste caso, não originada pelo Transportador. Há situações em que não se pode considerar falha de prestação do serviço de transporte como, por exemplo, em eventos de Força Maior ou quando o próprio carregador não retira ou injeta o gás disponibilizado pelo Transportador no ponto de saída e entrada, respectivamente.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	8	8.2	8.2.1, 8.2.2 e 8.2.3	FALHA DE SERVIÇO	COMGÁS	Deverão ser considerados como falha de serviço de transporte todos os casos em que o transportador der causa à falha de fornecimento ou recebimento de gás. Propomos a revisão dos itens.	O transportador deve agir com toda a diligência necessária para assegurar a melhor prestação de serviço e a continuidade do sistema de transporte, trabalhando de forma preventiva e organizada para mitigar todos os riscos, inclusive no tocante à manutenção e renovação dos equipamentos, com o intuito de minimizar a necessidade de reparos emergenciais. Ademais, cabe ao transportador manter um plano de ação para situações de natureza emergencial, buscando conter os danos no menor prazo possível, reduzindo o impacto de tais situações no sistema de transporte.	Não acatado.	A justificativa apresentada pelo agente tem relação com as ações operativas do sistema de transporte, a qual faz sentido. Porém, as cláusulas indicadas sinalizam o compromisso dos carregadores como usuários do sistema de transporte e a importância da manutenção do seu compromisso, visto que um comportamento inadequado dos carregadores pode provocar uma falha sistemática da prestação de serviço de transporte, neste caso, não originada pelo Transportador. Há situações em que não se pode considerar falha de prestação do serviço de transporte como, por exemplo, em eventos de Força Maior ou quando o próprio carregador não retira ou injeta o gás disponibilizado pelo Transportador no ponto de saída e entrada, respectivamente.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	8	8.2	8.2.1, 8.2.2 e 8.2.3	FALHA DE SERVIÇO	COMPASS	Solicitamos a revisão dos itens pois deverão ser considerados falha de serviço de transporte todos os casos em	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 situações de natureza emergencial, reduzindo o impacto destas ocorrências no sistema de transporte.	Não acatado.	A justificativa apresentada pelo agente tem relação com as ações operativas do sistema de transporte, a qual faz sentido. Porém, as cláusulas indicadas sinalizam o compromisso dos carregadores como usuários do sistema de transporte e a importância da manutenção do seu compromisso, visto que um comportamento inadequado dos carregadores pode provocar uma falha sistemática da prestação de serviço de transporte, neste caso, não originada pelo Transportador. Há situações em que não se pode considerar falha de prestação do serviço de transporte como, por exemplo, em eventos de Força Maior ou quando o próprio carregador não retira ou injeta o gás disponibilizado pelo Transportador no ponto de saída e entrada, respectivamente.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	12	12	12	FORÇA MAIOR	IBP	Comentário: Um evento ou circunstância de FORÇA MAIOR na cadeia de gás natural, a montante ou a jusante do segmento de transporte, deverá suspender ou exonerar o carregador da obrigação do pagamento dos correspondentes ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA. No entanto, visando à não introdução de um risco adicional ao transportador nessas situações, a receita não auferida em decorrência do evento de Força Maior poderá ser contabilizada na Conta Regulatória.	Entendemos que há a necessidade de aperfeiçoar os mecanismos de distribuição dos riscos ao longo da cadeia de gás natural, de forma a incentivar agentes de diferentes portes a contratarem capacidade de transporte. No contexto recente da pandemia, tal necessidade mostrou-se ainda mais evidente. Nesse sentido, a inclusão do risco sistêmico associado à cadeia de gás natural busca dar um tratamento isonômico em todos os elos da cadeia e deveria estar vinculado a garantias de que, eventual perda de receita, por parte do transportador, seria recuperada via Conta Regulatória, conforme procedimento previsto em outros mercados regulados.	Não acatado.	Como regra geral, é importante a manutenção da regra do SoP nos casos de Força Maior. Existem precedentes internacionais no sentido de que as obrigações de pagamento do carregador não são suspensas durante uma Força Maior (Australia/JEMENA). O objetivo da cláusula é preservar o fluxo de caixa do transportador em situação de força maior, representado pelo Ship or Pay. O Contrato determina que o SoP continue devido durante a FM do Transportador, e que tal pagamento se tome um crédito em favor do carregador a ser utilizado mensalmente até o limite de 10%. Essencialmente o SoP é uma obrigação de pagar, cujo cumprimento não é impossibilitado no caso de FM.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	12	12.2 e 12.3	12.2.1 e 12.3.2	FORÇA MAIOR	IBP	Sugestão de alteração: 12.2.1 Sem prejuízo da caracterização de quaisquer outros eventos como FORÇA MAIOR e apenas a título meramente exemplificativo, as PARTES concordam que os eventos abaixo relacionados, desde que atendido o disposto no item 12.1 desta Cláusula acima, serão aceitos como eventos de FORÇA MAIOR: (...) (vii) Qualquer evento de FORÇA MAIOR que afete um contrato ou subcontrato do CARREGADOR DE ENTRADA, que o impeça de disponibilizar o GÁS nos PONTOS DE ENTRADA, ou do CARREGADOR DE SAÍDA de retirar GÁS nos PONTOS DE SAÍDA. 12.3.1 Apenas a título meramente exemplificativo, as PARTES concordam que os eventos abaixo relacionados não serão considerados como eventos de FORÇA MAIOR e não entrarão as PARTES de cumprimento com suas obrigações constantes do presente CONTRATO: (...) (viii) Qualquer evento de FORÇA MAIOR ou não, ocorrido em um contrato ou subcontrato do CARREGADOR DE ENTRADA, que o impeça de disponibilizar o GÁS nos PONTOS DE ENTRADA, ou do CARREGADOR DE SAÍDA de retirar GÁS nos PONTOS DE SAÍDA.	O mercado de gás natural está baseado em uma cadeia de contratos. O desenvolvimento desse mercado será tão maior quanto mais homogêneo for o compartilhamento de riscos ao longo de toda a cadeia contratual. Eliminar o transportador o risco de força maior que afeta outros elos da cadeia contratual será concenrar no carregador um risco excessivo que certamente inibirá o ingresso de novos agentes nesse mercado e prejudicará o seu desenvolvimento, em detrimento do próprio transportador que terá menos clientes ao longo do tempo. O texto original era nesse sentido e a presente proposta visa compartilhar com o transportador o risco de força maior, seja qual for o elo da cadeia contratual afetado pelo evento de força maior.	Não Acatado.	É preciso assegurar o compromisso contratual de fornecimento de gás natural do compromisso de transporte do transportador. Caso haja alguma falha de força maior em uma das partes (quem injeta e quem retira), estes devem se comunicar avisando sobre o evento de força maior, bem como as partes devem reprogramar a nominação junto ao transportador de forma que o sistema fique Balanceado. Cabe destacar a relevância dos compromissos de injeção e retirada para a efetiva prestação de serviço de transporte pelo Transportador.

CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	12	12.2	12.2 II)	FORÇA MAIOR	ABRACEEL	Os atos como a tentativa de furto de combustível e/ou Gás Natural não podem ser caracterizados como Força Maior	Cabe ao transportador zelar pela segurança e vigilância de suas instalações. Além disso, tais eventos tipificados na legislação penal não podem ser considerados como Força Maior. Caso fortuito ou de força maior são fatos/ocorrências imprevisíveis ou de difícil previsão, restando claro que jamais podemos definir tentativas de furto ou sabotagem dentro desta definição.	Não acatado.	Os eventos são qualificados como FM na medida em que afetam o cumprimento da obrigação das partes e devem observar os requisitos do item 12.1 (iv). Além disso, tentativas de furto ocorreram diversas vezes no passado e normalmente importam em danos aos equipamentos da TBG e necessidade de reparo. O fato abordado não se trata de falta de zelo pela segurança das instalações, principalmente ao considerar a vasta extensão das faixas de servidão, que em geral encontram-se em áreas remotas ou de difícil acesso. O artigo 393 do Código Civil estabelece que se pode considerar caso fortuito ou força maior uma ocorrência de efeitos inevitáveis, e assim têm sido entendidos atualmente pela jurisprudência como espécies do gênero fortuito externo, no qual se enquadra a culpa exclusiva de terceiros.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	12	12.7 e 12.9	12.7.1 e 12.9.1	FORÇA MAIOR	ABRACEEL	Ocorrendo Evento de Força Maior, o carregador não deverá ser responsável pelo pagamento de nenhum encargo ao transportador.	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.	Não acatado.	Os eventos são qualificados como FM na medida em que afetam o cumprimento da obrigação das partes e devem observar os requisitos do item 12.1 (iv). Além disso, tentativas de furto ocorreram diversas vezes no passado e normalmente importam em danos aos equipamentos da TBG e necessidade de reparo. O fato abordado não se trata de falta de zelo pela segurança das instalações, principalmente ao considerar a vasta extensão das faixas de servidão, que em geral encontram-se em áreas remotas ou de difícil acesso. O artigo 393 do Código Civil estabelece que se pode considerar caso fortuito ou força maior uma ocorrência de efeitos inevitáveis, e assim têm sido entendidos atualmente pela jurisprudência como espécies do gênero fortuito externo, no qual se enquadra a culpa exclusiva de terceiros.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	12	12.2	12.2 II)	FORÇA MAIOR	COMGÁS	Solicitamos a exclusão de caracterização como Força Maior do ato da tentativa de furto de combustível e/ou Gás Natural, ato de sabotagem, de terrorismo, de vandalismo"	É obrigação do transportador zelar pela segurança e vigilância de suas instalações e condutas tipificadas na legislação penal não se caracterizam por si só como situações de Força Maior, sob pena de não estimular ações que buscam a prevenção. O enquadramento de tais atos como Força Maior deve ser matéria de prova e avaliação casuística, não podendo permanecer no Contrato de antemão.	Não acatado.	Os eventos são qualificados como FM na medida em que afetam o cumprimento da obrigação das partes e devem observar os requisitos do item 12.1 (iv). Além disso, tentativas de furto ocorreram diversas vezes no passado e normalmente importam em danos aos equipamentos da TBG e necessidade de reparo. O fato abordado não se trata de falta de zelo pela segurança das instalações, principalmente ao considerar a vasta extensão das faixas de servidão, que em geral encontram-se em áreas remotas ou de difícil acesso. O artigo 393 do Código Civil estabelece que se pode considerar caso fortuito ou força maior uma ocorrência de efeitos inevitáveis, e assim têm sido entendidos atualmente pela jurisprudência como espécies do gênero fortuito externo, no qual se enquadra a culpa exclusiva de terceiros.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	12	12.7 / 12.9	12.7.1 / 12.9.1	FORÇA MAIOR	COMGÁS	No período em que estiver caracterizado Evento de Força Maior não é devido o pagamento de qualquer encargo pelo carregador ao transportador.	A imprevisibilidade dos eventos é da natureza das situações caracterizadas como Força Maior, razão pela qual o ordenamento jurídico prevê como excludente de responsabilidade, de modo que nenhuma das partes pode ser responsabilizada por tais eventos, não sendo compatível com a manutenção de pagamento de qualquer encargo.	Não acatado.	Como regra geral, é importante a manutenção da regra do SoP nos casos de Força Maior. Existem precedentes internacionais no sentido de que as obrigações de pagamento do carregador não são suspensas durante uma Força Maior (Austrália/JEMENA). O objetivo da cláusula é preservar o fluxo de caixa do transportador em situação de força maior, representado pelo Ship or Pay, o qual é remunerado baseado em custos. O Contrato determina que o SoP continue devido durante a FM do Transportador, e que tal pagamento se tome um crédito em favor do carregador a ser utilizado mensalmente até o limite de 10%. Essencialmente o SoP é uma obrigação de pagar, cujo cumprimento não é impossibilitado no caso de FM.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	12	12.10	12.10.1	FORÇA MAIOR	COMGÁS	Prever que o fato do príncipe também pode afetar o carregador, tendo o mesmo direito de propor para a outra parte a alteração do Contrato de Transporte Firme de modo a fazer cessar a dificuldade a situação gravosa e/ou prejudicial, e o desequilíbrio econômico-financeiro ocorrido	Sugere-se que a cláusula seja bilateral visto que o fato do príncipe pode afetar qualquer parte	Não acatado.	O carregador já se encontra amparado pela cláusula de Força Maior, particularmente o item 12.2.1.1", considerando que o Fato do Príncipe é uma espécie daquela.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	12	12.7 e 12.9	12.7.1 e 12.9.1	FORÇA MAIOR	ABEGÁS	12.7.1 – Ressalvado o disposto no item 12.9.1 abaixo, nenhum evento ou circunstância de FORÇA MAIOR suspenderá ou exonerará a obrigação do pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA nos prazos, volumes e valores previstos no CONTRATO. <del>observado o disposto do item 12.9.1</del> 12.9.1 – Caso o evento ou circunstância de FORÇA MAIOR afete o CARREGADOR na sua capacidade de disponibilizar GÁS ou GÁS PARA USO DO SISTEMA no PONTO DE ENTRADA, não será devido ao TRANSPORTADOR, em razão do evento ou circunstância de FORÇA MAIOR a parcela de <del>encargos</del> do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA relativa à QUANTIDADE DE GÁS correspondente a capacidade de transporte afetada pela FORÇA MAIOR <del>permanecendo devido ao TRANSPORTADOR, sem que o mesmo o CARREGADOR seja responsável por sua devolução, permanecendo o TRANSPORTADOR sem direito a qualquer reparação</del>	Caso o evento de Força Maior, afete o transportador, o carregador é obrigado a manter todos os pagamentos e esses valores corresponderão a um crédito que será deduzido em percentuais 10% (dez por cento) da Quantidade Diária Contratada de cada mês, até compensação total do referido crédito. Por outro lado, nos termos dos itens 12.9, se o evento de força maior afetar o carregador, este terá que efetuar o pagamento total ao transportador sem direito a qualquer devolução. Neste ponto, os itens relacionados merecem ajustes para equilibrar os direitos e obrigações decorrentes de evento de Força Maior entre as Partes.	Não acatado.	Como regra geral, é importante a manutenção da regra do SoP nos casos de Força Maior. Existem precedentes internacionais no sentido de que as obrigações de pagamento do carregador não são suspensas durante uma Força Maior (Austrália/JEMENA). O objetivo da cláusula é preservar o fluxo de caixa do transportador em situação de força maior, representado pelo Ship or Pay, o qual é remunerado baseado em custos. O Contrato determina que o SoP continue devido durante a FM do Transportador, e que tal pagamento se tome um crédito em favor do carregador a ser utilizado mensalmente até o limite de 10%. Essencialmente o SoP é uma obrigação de pagar, cujo cumprimento não é impossibilitado no caso de FM.

CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	12	12.2	12.2. II)	FORÇA MAIOR	COMPASS	Os atos como a "tentativa de furto de combustível e/ou Gás Natural, ato de sabotagem, de terrorismo, de vandalismo" não podem ser caracterizados como Força Maior.	Cabe ao transportador zelar pela segurança e vigilância de suas instalações. Além disso, tais eventos tipificados 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.	Não acatado.	Os eventos são qualificados como FM na medida em que afetam o cumprimento da obrigação das partes e devem observar os requisitos do item 12.1 (iv). Além disso, tentativas de furto ocorreram diversas vezes no passado e normalmente importam em danos aos equipamentos da TBG e necessidade de reparo. O fato abordado não se trata de falta de zelo pela segurança das instalações, principalmente ao considerar a vasta extensão das faixas de servidão, que em geral encontram-se em áreas remotas ou de difícil acesso. O artigo 393 do Código Civil estabelece que se pode considerar caso fortuito ou força maior uma ocorrência de efeitos inevitáveis, e assim têm sido entendidos atualmente pela jurisprudência em casos espaciais do gênero fortuito externo, no qual se enquadra a culpa exclusiva de terceiros.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	12	12.7 e 12.9	12.7.1 e 12.7.9	FORÇA MAIOR	COMPASS	Ocorrendo Evento de Força Maior, o carregador não deverá ser responsável pelo pagamento de nenhum encargo ao transportador.	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.	Não acatado.	Como regra geral, é importante a manutenção da regra do SoP nos casos de Força Maior. Existem precedentes internacionais no sentido de que as obrigações de pagamento do carregador não são suspensas durante uma Força Maior (Australia/JEMENA). O objetivo da cláusula é preservar o fluxo de caixa do transportador em situação de força maior, representado pelo Ship or Pay, o qual é remunerado baseado em custos. O Contrato determina que o SoP continue devido durante a FM do Transportador, e que tal pagamento se tome um crédito em favor do carregador a ser utilizado mensalmente até o limite de 10%. Essencialmente o SoP é uma obrigação de pagar, cujo cumprimento não é impossibilitado no caso de FM.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	Apêndice B	12	12.2.1 II)	FORÇA MAIOR	GAS BRIDGE	Exclusão do item como Força Maior e alocação como Falha Operacional	É de responsabilidade do TRANSPORTADOR manter um programa de prevenção de danos robusto com vistas à garantir a integridade de sua infraestrutura e evitar ações, ainda que de terceiros, à sua revelia. Neste cenário, é importante que advindos de natureza, como tentativa de furto de combustível e/ou GÁS NATURAL, ato de sabotagem, de terrorismo, de invasões ou ocupação posterior das faixas de duto ou de destruição acidental de instalações da PARTE AFETADA, sejam entendidos como eventos de falha operacional, aos quais se aplicam penalidades. Embasamento: CAPÍTULO V CONSCIENTIZAÇÃO PÚBLICA 22 PREVENÇÃO DE DANOS CAUSADOS POR TERCEIROS 22 CONSCIENTIZAÇÃO PÚBLICA 22.4 Havendo compartimento de infraestrutura citada neste regulamento, entre o Transportador e outras pessoas jurídicas ou consórcio de empresas detentoras de concessão, autorização ou permissão para a exploração de serviços públicos de outros setores regulamentados, ou mesmo, compartilhamento com empresas particulares de outros setores econômicos, cabe ao Transportador fazer o seu programa de conscientização pública, contemplar as particularidades operacionais daqueles parceiros, que são pertinentes à segurança operacional do Duto, e/ou incluídos no público alvo do seu programa. 23 PREVENÇÃO DE DANOS CAUSADOS POR TERCEIROS 23.1 O Transportador deve manter programa de prevenção de danos por atividades de Terceiros envolvendo obras de qualquer natureza sobre, sob ou nas proximidades das Faixas de Dutos. As atividades a se ser esse programa devem incluir, no mínimo: 23.1.1 Escavações manuais ou mecanizadas; 23.1.2 Cravação de estacas e de tubos-camisã; 23.1.3 Demolição de estruturas; 23.1.4 Perfuração direcional; 23.1.5 Desmonte de rochas com equipamentos e/ou explosivos; 23.1.6 Construção de linhas de transmissão ou de distribuição de energia elétrica; 23.1.7 Construção de dutos de qualquer natureza; 23.1.8 Tráfego de veículos sobre a Faixa; 23.1.9 Invasão da Faixa. O REGULAMENTO TÉCNICO DE DUTOS TERRESTRES PARA MOVIMENTAÇÃO DE PETRÓLEO, DERIVADOS E GÁS NATURAL (RTDT) - (Documento aprovado - 02/02/2011) Referência ações de Conscientização pública, dentro os itens, programa que contemple ações com dutos compartilhados na mesma faixa, e ações através do programa de prevenção incluindo Invasão da faixa. Uma das maiores ameaças da Segurança Operacional em dutos de gás é a ocorrência de danos por terceiros, eventos com Sabotagem em Faixas de Servidão de Dutos de Gás intercorrem com objetivo único para extração de combustível, tais desdobramentos são eliminados com ações de Prevenção de Danos através de sinalização "in loco", entende-se que o reforço de sinalização para dutos de gás em locais próximos a dutos de óleo ou outros combustíveis passa a ser uma importante barreira de proteção sob responsabilidade do Transportador. Além disso, este plano deve ser estendido a comunicação e integração de ações de prevenção junto a empresas particulares de outros setores econômicos. Desta forma é proposto a exclusão do item que trata da Tentativa de Furto de combustível, ato de sabotagem e terrorismo como Força Maior, este item deve ser considerado Falha Operacional.	Não acatado.	Os eventos são qualificados como FM na medida em que afetam o cumprimento da obrigação das partes e devem observar os requisitos do item 12.1 (iv). Além disso, tentativas de furto ocorreram diversas vezes no passado e normalmente importam em danos aos equipamentos da TBG e necessidade de reparo. O fato abordado não se trata de falta de zelo pela segurança das instalações, principalmente ao considerar a vasta extensão das faixas de servidão, que em geral encontram-se em áreas remotas ou de difícil acesso. O artigo 393 do Código Civil estabelece que se pode considerar caso fortuito ou força maior uma ocorrência de efeitos inevitáveis, e assim têm sido entendidos atualmente pela jurisprudência em casos espaciais do gênero fortuito externo, no qual se enquadra a culpa exclusiva de terceiros.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	Apêndice B	12	12.2.1 v)	FORÇA MAIOR	GAS BRIDGE	Pede-se a inclusão de um parágrafo à cláusula, em questão, incluindo como aceito, evento de força maior que impacte a um contratado ou subcontratado do CARREGADOR DE ENTRADA, que o impeça de disponibilizar o GÁS nos PONTOS DE ENTRADA, ou do CARREGADOR DE SAÍDA de retirar GÁS nos PONTOS DE SAÍDA. ANEXO III - TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO APÊNDICE B Proposta de Redação: 12.2 Abrangência 12.2.1 Sem prejuízo da caracterização de quaisquer outros eventos como FORÇA MAIOR e apenas a título meramente exemplificativo, as PARTES concordam que os eventos abaixo relacionados, desde que atendido o disposto no item 12.1 desta Cláusula acima, serão aceitos como eventos de FORÇA MAIOR: (..) (vii) Qualquer evento, de FORÇA MAIOR ou não, ocorrido a um contratado ou subcontratado do CARREGADOR DE ENTRADA, que o impeça de disponibilizar o GÁS nos PONTOS DE ENTRADA, ou do CARREGADOR DE SAÍDA de retirar GÁS nos PONTOS DE SAÍDA.	Considerando ser objeto deste contrato a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA a partir do ponto de entrada, pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, e que, o transporte é uma das etapas para que seja possível a comercialização de gás natural para o mercado livre brasileiro, há que se entender ser este contrato parte de uma cadeia logística e operacional da qual participam outros agentes, além do Transportador e Carregador, igualmente sujeitos à ocorrência de fatos extraordinários, ou seja, fatos de força maior, não controláveis pelas partes e que impactam ao Carregador de desempenhar adequadamente aquilo a que se comprometeu, no todo ou em parte, de forma temporária ou definitiva. Considerando os eventos abrangidos como eventos de Força Maior pela Cláusula 12.2, em seu item 12.2.1, há que serem considerados extensivos, tais eventos, a um contratado ou subcontratado do CARREGADOR DE ENTRADA, diretamente evoldo com o suprimento de gás, objeto do serviço de transporte em questão. Por esta razão, pede-se alteração da Cláusula 12.2 - Eventos Abrangidos, seu item 12.2.1, prevendo que, eventos de força maior que afetem o FORNECEDOR DO GÁS, na figura do(s) supridor(es) de gás do Carregador, sejam considerados como eventos abrangidos por este contrato e exonerem o Carregador de qualquer responsabilidade por descumprimento ou atrasos no cumprimento de suas obrigações previstas no CONTRATO, conforme cláusula 12.5.1. O mesmo argumento é válido para os contratados ou subcontratados do CARREGADOR DE SAÍDA.	Não acatado.	Como regra geral, é importante a manutenção da regra do SoP nos casos de Força Maior. Existem precedentes internacionais no sentido de que as obrigações de pagamento do carregador não são suspensas durante uma Força Maior (Australia/JEMENA). O objetivo da cláusula é preservar o fluxo de caixa do transportador em situação de força maior, representado pelo Ship or Pay, o qual é remunerado baseado em custos. O Contrato determina que o SoP continue devido durante a FM do Transportador, e que tal pagamento se tome um crédito em favor do carregador a ser utilizado mensalmente até o limite de 10%. Essencialmente o SoP é uma obrigação de pagar, cujo cumprimento não é impossibilitado no caso de FM.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	12	12.3	12.3.1 parágrafo v	FORÇA MAIOR	GAS BRIDGE	Pede-se a exclusão do parágrafo (v) da cláusula 12.3.1.	Considerando ser objeto deste contrato a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA a partir do ponto de entrada, pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, e que, o transporte é uma das etapas para que seja possível a comercialização de gás natural para o mercado livre brasileiro, há que se entender ser este contrato parte de uma cadeia logística e operacional da qual participam outros agentes, além do Transportador e Carregador, igualmente sujeitos à ocorrência de fatos extraordinários, ou seja, fatos de força maior, não controláveis pelas partes e que impactam ao Carregador de desempenhar adequadamente aquilo a que se comprometeu, no todo ou em parte, de forma temporária ou definitiva. Considerando os eventos abrangidos como eventos de Força Maior pela Cláusula 12.2, em seu item 12.2.1, há que serem considerados extensivos, tais eventos, a um contratado ou subcontratado do CARREGADOR DE ENTRADA, diretamente evoldo com o suprimento de gás, objeto do serviço de transporte em questão. Por esta razão, pede-se alteração da Cláusula 12.3 - Eventos Excluídos, seu item 12.3.1, prevendo que, eventos de força maior que afetem o FORNECEDOR DO GÁS, na figura do(s) supridor(es) de gás do Carregador, sejam considerados como eventos abrangidos por este contrato e exonerem o Carregador de qualquer responsabilidade por descumprimento ou atrasos no cumprimento de suas obrigações previstas no CONTRATO, conforme cláusula 12.5.1. O mesmo argumento é válido para os contratados ou subcontratados do CARREGADOR DE SAÍDA.	Não acatado.	Como regra geral, é importante a manutenção da regra do SoP nos casos de Força Maior. Existem precedentes internacionais no sentido de que as obrigações de pagamento do carregador não são suspensas durante uma Força Maior (Australia/JEMENA). O objetivo da cláusula é preservar o fluxo de caixa do transportador em situação de força maior, representado pelo Ship or Pay, o qual é remunerado baseado em custos. O Contrato determina que o SoP continue devido durante a FM do Transportador, e que tal pagamento se tome um crédito em favor do carregador a ser utilizado mensalmente até o limite de 10%. Essencialmente o SoP é uma obrigação de pagar, cujo cumprimento não é impossibilitado no caso de FM.

CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	15	15.1	15.1	GARANTIA	IBP	Sugerimos a inclusão de novo subitem, de forma a prever a possibilidade de fiança corporativa, fornecida por entidade com comprovada capacidade financeira. Alternativamente, sugerimos a redução do valor de garantia financeira do contrato. 15.1. Com a finalidade de assegurar ao TRANSPORTADOR o recebimento dos pagamentos estipulados no presente CONTRATO, incluindo, mas não se limitando, às verbas rescisórias determinadas na forma do item 13.1.3 deste TCG e ao ressarcimento dos valores devidos nos termos do item 4.5.1 do Apêndice I deste TCG e do item 13.4 do Apêndice I deste TCG, o CARREGADOR deverá instituir, em favor do TRANSPORTADOR, e a ele apresentar, nos prazos e montantes previstos nos itens 15.2 e 15.2.1, uma garantia de pagamento sob uma das seguintes modalidades ("GARANTIA DO CONTRATO"): a) Caução em dinheiro, depositada em conta corrente do TRANSPORTADOR, que poderá ser utilizada pelo TRANSPORTADOR a qualquer tempo para sanar um inadimplemento do CARREGADOR ou para sáldar, no todo ou em parte, eventuais verbas rescisórias devidas ao TRANSPORTADOR nos termos do item 13.1.3 deste TCG, devendo o saldo da caução não utilizado ser devolvido ao CARREGADOR ao fim da vigência do CONTRATO. O saldo da caução não será remunerado pelo TRANSPORTADOR; b) Fiança bancária, irrevogável e executável ao primeiro pedido, tendo como beneficiário o TRANSPORTADOR, conforme modelo constante do Apêndice IV deste TCG ("CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA") e observadas todas as condições estabelecidas nesta Cláusula; ou c) Seguro garantia contratual emitido por seguradora autorizada a operar no Brasil que possua a Certidão de Regularidade na SUSEP, tendo como beneficiário o TRANSPORTADOR devendo seus termos ser previamente aprovados pelo TRANSPORTADOR; d) constituição de qualquer outra garantia aceitável pelo Transportador, cujo valor total seja, no mínimo, o mesmo da Garantia descrita na alínea (a) acima, apresentada por (i) uma sociedade controladora (Parent Company) ou controlada (em ambos os casos, direta ou indiretamente), ou sob controle comum do Carregador (sendo o controle verificado nos termos da Lei nº 6.404/1976), ou (ii) por uma terceira pessoa ou entidade. Em qualquer desses casos, a Garantia deverá ser constituída sem qualquer benefício de ordem e com previsão de solidariedade, bem como a garantidora deverá possuir avaliação de crédito classificada, em escala global, em ao menos um dos seguintes níveis de classificação: BB+ pela Standard & Pooors, ou Baa1 pela Moody's, ou BB+ pela Fitch; e) a combinação de 2 (duas) ou mais Garantias dentre as previstas nas alíneas acima, em valores individuais que, somadas, sejam, no mínimo, equivalentes ao valor indicado na alínea (a) acima; f) apresentação cumulativa das seguintes garantias: (i) constituição de conta vinculada, mediante celebração, entre o Carregador, o Transportador e uma instituição financeira com sede no Brasil, a ser mutuamente acordada entre Carregador e Transportador, de um "Contrato de Administração de Contas", segundo as condições estabelecidas no Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato; e (ii) apresentação de uma garantia de pagamento em nome de uma instituição financeira, conforme item 15.1.	Devido ao alto valor do contrato, as formas de garantias previstas no Edital representariam significativos custos para a transação, o que poderia, em última análise, restringir de forma indesejada a participação de empresas na Chamada Pública. A fiança corporativa, neste sentido, se revela modelo de garantia viável para proteger o Transportador contra riscos de crédito dos Carregadores, desde que prestada por entidade que tenha comprovada capacidade financeira para tanto. Assim, essa opção garante, de um lado, a proteção pretendida pelo Transportador, ao mesmo tempo em que, de outro lado, não onera demasiadamente o Carregador.	Não acatado.	O processo de Garantias, dadas as condições atuais e regulatórias, foi revisado, em relação à minuta da Chamada Pública nº1 para atendimento ao pleito dos agentes e visando mitigar barreiras de entradas e onerosidade excessiva observada pelo consumidor.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	15	15.1	15.1	GARANTIA	ABRACEEL	Preferimos a exclusão das verbas rescisórias na composição do cálculo da garantia financeira, conforme item 15.1.	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.	Não acatado.	Conforme previsto no item 15.1, a garantia não se restringe às verbas rescisórias previstas no item 13.1.3. No comentário do agente, ficou subentendido que a garantia é composta pela garantia contratual, acrescida da verba rescisória. A proposta de garantia financeira considerou o risco estimado pela TBG em caso de inadimplemento, considerando os prazos legais contratuais e regulatórios desde a ocorrência do default até a eventual reposição do carregador, a qual passou por reforma em relação à minuta da Chamada Pública nº1 visando atendimento ao pleito dos agentes.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	15	15.1	15.1	GARANTIA	COMGÁS	O item 15.1 trata sobre a garantia financeira do Contrato e cita que verbas rescisórias determinadas na forma do item 13.1.3 devem compor o cálculo da garantia. Solicitamos a exclusão das verbas rescisórias na composição do cálculo da garantia financeira.	O item 13.1.3 trata sobre indenização por perdas e danos diretos sofridos, que devem passar por uma apuração e 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 corresponde à sua exposição financeira no contrato, que sugerimos estar limitada a 60 (sessenta) dias, prazo em que pode rescindir o contrato.	Não acatado.	Conforme previsto no item 15.1, a garantia não se restringe às verbas rescisórias previstas no item 13.1.3. No comentário do agente, ficou subentendido que a garantia é composta pela garantia contratual, acrescida da verba rescisória. A proposta de garantia financeira considerou o risco estimado pela TBG em caso de inadimplemento, considerando os prazos legais contratuais e regulatórios desde a ocorrência do default até a eventual reposição do carregador, a qual passou por reforma em relação à minuta da Chamada Pública nº1 visando atendimento ao pleito dos agentes.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	15	15.1	15.1	GARANTIA	ABEGÁS	15.1. – Com a finalidade de assegurar ao TRANSPORTADOR o recebimento dos pagamentos estipulados no presente CONTRATO, incluindo, mas não se limitando, às verbas rescisórias determinadas na forma do item 13.1.3 deste TCG, o CARREGADOR deverá instituir, em favor do TRANSPORTADOR, e a ele apresentar, nos prazos e montantes previstos nos itens 15.2 e 15.2.1, uma garantia de pagamento sob uma das seguintes modalidades ("GARANTIA DO CONTRATO"):	O valor da garantia não deverá incluir o valor das verbas rescisórias. Entendemos que a garantia deve cobrir apenas o período de exposição do Transportador ao inadimplemento do carregador, que é de 60 dias, conforme cláusula 13.1.1.(i). Vide também sugestão abaixo	Não acatado.	Conforme previsto no item 15.1, a garantia não se restringe às verbas rescisórias previstas no item 13.1.3. No comentário do agente, ficou subentendido que a garantia é composta pela garantia contratual, acrescida da verba rescisória. A proposta de garantia financeira considerou o risco estimado pela TBG em caso de inadimplemento, considerando os prazos legais contratuais e regulatórios desde a ocorrência do default até a eventual reposição do carregador, a qual passou por reforma em relação à minuta da Chamada Pública nº1 visando atendimento ao pleito dos agentes.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	15	15.2	15.2	GARANTIA	ABEGÁS	15.2. – Se este CONTRATO tiver DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE fixada em 1º de janeiro de 2020 ou 1º de janeiro de 2021, a GARANTIA DO CONTRATO deverá ser prestada na data de celebração do CONTRATO, e seu valor deverá ser equivalente ao produto de <del>dezesseis (16) (seisenta)</del> vezes a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA vezes a TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, a TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO ("VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO"), devendo permanecer válida durante toda a sua vigência.	O valor da garantia correspondente ao período contratual de 100 (cem) dias se mostra demasiadamente excessivo. O item 13.1.1.(i) confere o direito ao Transportador de rescindir o contrato em caso de atraso no pagamento de algum documento de cobrança por período igual ou superior a 60 (sessenta) dias. Nesse sentido, entendemos que o valor adequado da garantia também deve refletir este mesmo prazo.	Não acatado.	A proposta de garantia financeira considerou o risco estimado pela TBG em caso de inadimplemento, considerando os prazos legais contratuais e regulatórios desde a ocorrência do default até a eventual reposição do carregador, a qual passou por reforma em relação à minuta da Chamada Pública nº1 visando atendimento ao pleito dos agentes.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	15	15.1	15.1	GARANTIA	COMPASS	Preferimos pela exclusão das verbas rescisórias na composição do cálculo da garantia financeira, conforme item 15.1.	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.	Não acatado.	Conforme previsto no item 15.1, a garantia não se restringe às verbas rescisórias previstas no item 13.1.3. No comentário do agente, ficou subentendido que a garantia é composta pela garantia contratual, acrescida da verba rescisória. A proposta de garantia financeira considerou o risco estimado pela TBG em caso de inadimplemento, considerando os prazos legais contratuais e regulatórios desde a ocorrência do default até a eventual reposição do carregador, a qual passou por reforma em relação à minuta da Chamada Pública nº1 visando atendimento ao pleito dos agentes.

CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	APÊNDICE B	15	15.2	GARANTIA	GAS BRIDGE	15.2 Se este CONTRATO tiver DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE fixada em 1º de janeiro de 2021, a GARANTIA DO CONTRATO deverá ser prestada na data de celebração do CONTRATO, e seu valor deverá ser equivalente ao produto de 60 (sessenta) vezes a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA vezes o somatório das tarifas: (i) a TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, (ii) a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, (iii) a TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e (iv) TARIFA DE CAPACIDADE-EMPACOTAMENTO ("VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO"), devendo permanecer válida durante toda a sua vigência.	Segundo o Anexo III, Apêndice B do Contrato de Transporte: "13.1.1 Os seguintes eventos darão ao TRANSPORTADOR o direito de requerer a rescisão imediata do CONTRATO: (i) Atraso no pagamento de um DOCUMENTO DE COBRANÇA por período igual ou superior a 30 (trinta) DIAS contados do seu vencimento, salvo se submetido ao procedimento previsto na Cláusula Onze (...); 15.6 Respeitado o prazo de 15 (quinze) DIAS previsto no item 10.7.2, o TRANSPORTADOR poderá executar a GARANTIA DO CONTRATO, no todo ou em parte, para pagamento do valor correspondente a qualquer DOCUMENTO DE COBRANÇA que não tenha sido pago integralmente ou submetido ao procedimento de cobranças objeto de controvérsia previsto na Cláusula Onze deste Anexo III, inclusive aquelas referentes ao pagamento previsto no item 1.3.3.4 do Apêndice I deste Anexo III ao contrato e as verbais rescisórias determinadas na forma do item 13.1.3 deste TCC". Dado que, em caso de atraso do pagamento do serviço de transporte em até 30 dias, o Transportador poderá rescindir o contrato, ele ficará exposto a uma inadimplência equivalente a 51* dias de prestação de serviço (data de pagamento dia 21, adicionados 30 dias referentes ao prazo para suspensão do fornecimento). Portanto, é razoável que o CARREGADOR apresente uma garantia de 60 (sessenta) vezes a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA vezes o somatório das tarifas: (i) a TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, (ii) a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, (iii) a TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e (iv) TARIFA DE CAPACIDADE-EMPACOTAMENTO. "Considerando o prazo de pagamento publicado na Minuta de Contrato desta Consulta Pública. No caso de revisão da data de pagamento para o 25º dia do mês, a exceção do Transportador seria de 55 dias.	Não acatado.	A proposta de garantia financeira considerou o risco estimado pela TGB em caso de inadimplimento, considerando os prazos legais contratuais e regulatórios desde a ocorrência do default até a eventual reposição do carregador, a qual passou por refinamento em relação à minuta da Chamada Pública nº1 visando atendimento ao pleito dos agentes.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	APÊNDICE I	1	1.3.3	GÁS DESCONFORME	ABRACEEL	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. Além disso, deve ser responsabilizado pelo Transportador identificar o agente causador por tal injeção de gás desconforme e oferecer todas as evidências documentais para a devida responsabilização.	Os Termos e Condições Gerais do Contrato limitam responsabilidades que são inerentes ao Transportador em um sistema com múltiplos carregadores. Em primeiro lugar, o Transportador também pode ser responsável por gás desconforme. 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. Desta maneira a sugestão é que o Transportador tenha a responsabilidade de identificar, documentar, penalizar os usuários responsáveis e manter indenos os usuários não responsáveis pelo gás desconforme	Acatado parcialmente.	Cabe ao transportador a responsabilidade a que der causa, inclusive aquela prevista quando da obrigação de tomar as medidas contingenciais e as mesmas não forem adotadas, gerando um impacto maior do que aquele previsto, configurando assim, uma falha em sua operação, conforme previsto na cláusula 9.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	APÊNDICE I	1	1.3.3	GÁS DESCONFORME	COMGAS	O procedimento para a Cobrança de Danos por Gás Desconforme Causado ao Carregador ou a terceiros não deve isentar o Transportador do compromisso assumido com os Carregadores das Entradas e Saídas, devendo o transportador ser o responsável pelo efetivo recebimento do pagamento por parte do Carregador da Entrada que causou a não conformidade e pelo efetivo ressarcimento ao Carregador da Saída que foi prejudicado com o Gás Desconforme	Não é desejável repassar a responsabilidade pelo efetivo pagamento e/ou ressarcimento de danos causados por injeção de gás não conforme aos carregadores (que não tem contratos entre si), visto que a relação contratual instituída pela Prestação de Serviço de Transporte ocorre entre Carregador e Transportador, facilitando a implantação de um modelo de tratamento de situações de desconformidade do gás e atribuindo as responsabilidades devidas.  Considerando que a operação do sistema é de responsabilidade do transportador, tal risco é inerente ao serviço prestado e remunerado pela tarifa, razão pela qual deve haver a previsão de o transportador assumir a responsabilidade pelo tratamento dos danos ocasionados pelo Gás Desconforme, e utilizar dos instrumentos que já tem para seu ressarcimento	Não acatado.	Segundo o benchmark internacional, o Regime de Entrada e Saída não pressupõe que o Transportador aja como operador responsável por indenizar e proteger os carregadores das penalidades/custos adicionais decorrentes de inadimplimento de um outro carregador. Essa situação geraria um risco não gerenciável. Não seria razoável imputar ao Transportador a gestão das indenizações causadas por todos e quaisquer carregadores inadimplentes.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	Apêndice I	1	1.3.3	GÁS DESCONFORME	COMPASS	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.  Além disso, deve ser responsabilizado pelo Transportador identificar o agente causador por tal injeção de gás desconforme e oferecer todas as evidências documentais para a devida responsabilização.	Os Termos e Condições Gerais do Contrato limitam responsabilidades que são inerentes ao Transportador em um sistema com múltiplos carregadores.  Em primeiro lugar, tais termos ignoram que o Transportador também pode ser responsável por gás desconforme.  Por último, e mais importante, exige a responsabilidade do Transportador, como operador do sistema, identificar e comprovar o Carregador de fato causador pelos danos decorrentes do gás desconforme.  Desta maneira a sugestão é que o Transportador tome para si a responsabilidade de identificar, documentar, penalizar os usuários responsáveis e manter indenos os usuários não responsáveis pelo gás desconforme	Acatado parcialmente.	Cabe ao transportador a responsabilidade a que der causa, inclusive aquela prevista quando da obrigação de tomar as medidas contingenciais e as mesmas não forem adotadas, gerando um impacto maior do que aquele previsto, configurando assim, uma falha em sua operação, conforme previsto na cláusula 9.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	APÊNDICE I	3	3.1.1	GÁS NÃO CONTADO	ABRACE	O TRANSPORTADOR apurará a QUANTIDADE DE GÁS que tenha sido eletronicamente utilizada na operação da REDE DE TRANSPORTE em cada DIA OPERACIONAL, incluindo, sem limitação, o GÁS COMBUSTÍVEL, <del>resposta de GÁS NÃO CONTADO e as PERDAS OPERACIONAIS</del> , sendo que GÁS PARA USO NO SISTEMA ou GUS: QUANTIDADE DE GÁS necessária para a operação da REDE DE TRANSPORTE, incluindo, sem se limitar, ao GÁS COMBUSTÍVEL, <del>e GÁS NÃO CONTADO e as PERDAS OPERACIONAIS</del> .	A prerrogativa de contabilizar GÁS NÃO CONTADO e PERDAS OPERACIONAIS no GUS estimula a ineficiência do transportador. De fato, essa premissa é agravada pois não foi previsto na metodologia tarifária qualquer incentivo à eficiência para prestação do serviço. Conceitos amplamente conhecidos, tais como fator X, não foram considerados para remuneração da TGB.	Não acatado.	A penalidade por ineficiência na prestação de serviço de transporte é um tema de cunho regulatório, sob a análise e fiscalização da ANP, que deverá aplicar penalidades específicas ao transportador, visto o interesse público desempenhado, quando constatada a sua ineficiência. Cabe destacar que o transportador é remunerado por meio de uma receita regulatória estruturada por custos de serviço de transporte e que a eficiência é um item obrigatório no desempenho das suas funções, conforme estabelecido na Resolução ANP 15/2014 "Art. 4º O Serviço de Transporte prestado pelo Transportador será remunerado por meio de Tarifas de Transporte, as quais devem atender aos seguintes princípios: I - representar a contraprestação da operação eficiente, segura e confiável do Gasoduto de Transporte."
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	2	2.1	2.1	GÁS NÃO CONTADO	ABRACE	GÁS PARA USO NO SISTEMA ou GUS: QUANTIDADE DE GÁS necessária para a operação da REDE DE TRANSPORTE, incluindo, sem se limitar, ao GÁS COMBUSTÍVEL, <del>e GÁS NÃO CONTADO e as PERDAS OPERACIONAIS</del> .	Sugere-se ao regulador suprimir a possibilidade do transportador ser remunerado por suas ineficiências.	Não acatado.	A penalidade por ineficiência na prestação de serviço de transporte é um tema de cunho regulatório, sob a análise e fiscalização da ANP, que deverá aplicar penalidades específicas ao transportador, visto o interesse público desempenhado, quando constatada a sua ineficiência. Cabe destacar que o transportador é remunerado por meio de uma receita regulatória estruturada por custos de serviço de transporte e que a eficiência é um item obrigatório no desempenho das suas funções, conforme estabelecido na Resolução ANP 15/2014 "Art. 4º O Serviço de Transporte prestado pelo Transportador será remunerado por meio de Tarifas de Transporte, as quais devem atender aos seguintes princípios: I - representar a contraprestação da operação eficiente, segura e confiável do Gasoduto de Transporte."

CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	6	6.1	6.1.1 (i) e 6.1.5	GUS	IBP	6.1.1 (i) O custo total com a aquisição de GUS, <del>excluindo tributos recuperáveis</del> , será repassado ao Carregador, por meio <del>do encargo específico (Encargo de Custos Fixos de Compra e Venda de Gás, Encargo de GUS)</del> , conforme estabelecido no Anexo II, A ou B, conforme o caso, do Contrato. 6.1.5 Caso (e) GSA TRANSPORTE ENTRADA não venha(m) a ser celebrado(s) com nenhum FORNECEDOR DE GÁS, ou ainda caso (e) GSA TRANSPORTE ENTRADA celebrado(s) sejam( in)eficiente(s) para atender as necessidades de GUS da REDE DE TRANSPORTE, por qualquer motivo, o CARREGADOR DE ENTRADA será responsável por fornecer, <del>sem custo</del> , a quantidade de GUS necessário para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, nos termos desta Cláusula com o devido ressarcimento do valor de ICMS, incidente sobre a quantidade de GUS, desembolsado pelo Carregador.	O crédito referente ao ICMS incidente sobre o fornecimento do GUS não implica em custos adicionais ao Transportador. Observe-se que na apuração de ICMS pelo crédito normal, o recolhimento do ICMS ocorre a partir do balanço entre os créditos de ICMS incidentes sobre as aquisições de insumo e ativo fixo e os débitos de ICMS incidentes sobre a prestação do serviço de transporte. Como a transportadora é optante do crédito presumido, por escolha própria, uma vez que o benefício do crédito presumido é opcional, não seria adequado repassar ao carregador esse ônus visto que são tributos recuperáveis na sistemática normal de apuração. A opção pelo regime de apuração de ICMS não poderá onerar o repasse do valor de tributos recuperáveis, o que fere o princípio da não cumulatividade dos tributos e onera os agentes atuantes na cadeia de gás natural e, consequentemente, impactando no custo do gás natural a ser comercializado. Cabe destacar que o não ressarcimento do ICMS incidente sobre o GUS poderá ser objeto de questionamento por parte dos órgãos de controle uma vez que difere dos procedimentos adotados nos demais contratos de transporte com a citada TBG e pelas demais transportadoras atuantes neste segmento.	Não acatado.	Nos termos do Contratos de Transporte: (i) ou a Transportadora adquira o GUS e repassa ao Carregador o custo total incorrido, inclusive com tributos, por meio de um encargo específico ("Encargo do GUS"), (ii) ou, não havendo ou sendo insuficiente o referido contrato de aquisição de GUS, o Carregador deve fornecer, sem custo, à Transportadora, o GUS necessário ao transporte. No caso do carregador fornecer os volumes de GUS à Transportadora, nos termos da cláusula 6.1.5 cabe ao carregador arcar com todos os custos inerentes a tal fornecimento, inclusive, os fiscais. Não há, na legislação ou contrato, qualquer regra que permita ao carregador transferir qualquer parcela dos custos relativos ao fornecimento do GUS para a Transportadora, e, muito menos, o ICMS incidente sobre esta operação. Ademais, ao contrário do comentado, seja na forma da cláusula 6.1.1, seja nos termos da cláusula 6.1.5, o fornecimento do GUS não gera qualquer vantagem econômica para a TBG. Isso porque, na hipótese de compra do GUS pela transportadora, os custos incorridos na aquisição desse gás são futuramente para o Carregador por meio do Encargo do GUS.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo II A V e VI	---	---	---	GUS	COMGÁS	Trata-se do Encargo do Gas de Uso do Sistema e do Encargo de Custos Fixos de Compra e Venda de Gás. Sugerimos que seja também possível que ao carregador a opção de fornecer o Gás do Uso do Sistema.	Sugerimos incluir a opção de o carregador fornecer o gás para uso do sistema. Isto poderia reduzir custos, uma vez que: (i) o carregador poderia ter acesso a um custo mais competitivo que o transportador; (ii) evitaria o pagamento do encargo sobre os custos fixos da compra e venda desse gás pelo transportador.	Não acatado.	Nos termos do Contratos de Transporte: (i) ou a Transportadora adquira o GUS e repassa ao Carregador o custo total incorrido, inclusive com tributos, por meio de um encargo específico ("Encargo do GUS"), (ii) ou, não havendo ou sendo insuficiente o referido contrato de aquisição de GUS, o Carregador deve fornecer, sem custo, à Transportadora, o GUS necessário ao transporte. No caso do carregador fornecer os volumes de GUS à Transportadora, nos termos da cláusula 6.1.5 cabe ao carregador arcar com todos os custos inerentes a tal fornecimento, inclusive, os fiscais. Não há, na legislação ou contrato, qualquer regra
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	ANEXO II-A V e VI	---	---	---	GUS	COMPASS	Solicitamos que o Carregador também tenha a possibilidade de injetar o próprio Gás do Uso do Sistema por sua livre escolha	O Carregador pode ou possuir sobras ou deter gás em condições mais vantajosas que o GUS do transportador. O Contrato deve permitir que o Carregador escolha a forma de contribuição para o gás do uso do sistema, em bases diárias, da maneira que lhe aprouver. Para isso, o Transportador deve informar, diariamente, a quantidade a maior que o Carregador pretende injetar a título do Gas do Uso do Sistema.	Não acatado.	Nos termos do Contratos de Transporte: (i) ou a Transportadora adquira o GUS e repassa ao Carregador o custo total incorrido, inclusive com tributos, por meio de um encargo específico ("Encargo do GUS"), (ii) ou, não havendo ou sendo insuficiente o referido contrato de aquisição de GUS, o Carregador deve fornecer, sem custo, à Transportadora, o GUS necessário ao transporte.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	13	13.1	13.1.13	INDENIZAÇÃO	ABEGÁS	13.1.3 – Na hipótese de rescisão do CONTRATO na forma das itens 13.1.1 e 13.1.2 desta Cláusula, o CARREGADOR está obrigado a pagar ao TRANSPORTADOR, como indenização única aplicável a tal rescisão, o valor das perdas e danos <del>comprovados pelo Transportador</del> , excluídos os danos indiretos e lucros cessantes. <del>A indenização mínima devida ao TRANSPORTADOR, nessa hipótese, será correspondente ao volume de GUS necessário para o fornecimento do GUS para o uso do sistema, em bases diárias, da maneira que lhe aprouver.</del> <del>TRANSPORTE NÃO UTILIZADA, que seriam devidos até o termo final do CONTRATO.</del>	Ajuste realizado para tornar consistente o valor da indenização por culpa do Carregador em vista do disposto na cláusula 13.2.4, que trata da indenização aplicável em decorrência de evento de rescisão imputável ao Transportador. Em caso de término antecipado por culpa do Carregador, a indenização mínima devida ao Transportador não é aceitável, na medida em que um dos princípios gerais dos contratos é a expressão exclusiva de lucros cessantes (conforme redação original da cláusula 13.1.3 e da 13.2.4). Entendemos que a proibição de lucros cessantes significa a inadmissão do pagamento do Encargo de Serviço de Transporte somado ao Encargo de Transporte Não Utilizado, até o fim do contrato, como se vigente estivesse.	Não acatado.	Considerando a dificuldade de recatar e a capacidade que se torna disponível após a rescisão e o prazo curto do contrato, entendemos que a reparação devida está adequada. A sugestão de exclusão retira completamente a valoração da indenização, representada pelo montante residual até a data final da vigência do contrato. Cabe destacar que se o transportador recatar com terceiros o período descontado, o valor é restituído ao agente que rescindiu o contrato originalmente, conforme transcrito a seguir: "Rescindido-se deste valor a rescisão que venha a ser auferida pelo TRANSPORTADOR, até o último dia do ANO em que ocorre a rescisão, em decorrência da reconstrução da capacidade objeto do CONTRATO rescindido, ficando limitada esta
CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	2	2.1	2.1	MEDIÇÃO	IBP	Sugestão de inclusão: CONDIÇÃO BASE (OU CONDIÇÃO PADRÃO DE MEDIÇÃO): condição em que a temperatura é de 20° C (vinte graus Celsius) e a pressão absoluta é de 101,325 Pa (cento e um mil, trezentos e vinte e cinco Pascals).	Incluir a definição de CONDIÇÃO BASE (OU CONDIÇÃO PADRÃO DE MEDIÇÃO) para diferenciar a condição de referência para a qual o volume medido do gás é convertido, daquela condição na qual se inclui o conteúdo energético do gás. Nos contratos atuais, a definição de uma condição somente para pressão e temperatura está definida como "Condições Básicas".	Não acatado.	Atualmente existem ajustes operacionais e contratuais a serem realizados, que impedem a aceitação imediata da sugestão. A ANP está trabalhando junto aos transportadores na padronização dos contratos de serviço de transporte e nas suas condições de forma a harmonizar e compatibilizar seus termos. Adicionalmente, já está sendo discutido no âmbito regulatório a elaboração de Códigos Comuns de Rede para o mercado de gás natural que incluem padronização de PCR, padrões técnico-operacionais dentre outras
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	Apêndice II	2	2.3.4	NOMINAÇÃO	GÁS BRIDGE	2.3.4 Em caso de não-recebimento da previsão de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE conforme estabelecido no item 2.2 ou da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE pelo TRANSPORTADOR até os horários limite estabelecidos no item 2.3.1 desta Cláusula do Apêndice II do TCG, as QUANTIDADES DE GÁS solicitadas pelo CARREGADOR serão consideradas como sendo igual a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA para os PONTOS DE ENTRADA ou PONTOS DE SAÍDA no DIA OPERACIONAL em questão. Analogamente, as alterações intradiárias feitas em desacordo com os prazos do item 2.3.2 desta Cláusula do Apêndice II do TCG serão consideradas sem efeito.	Partindo do princípio que o Transportador tem um planejamento e previsibilidade do Transporte de Gás baseado na Quantidade diária Contratada por Carregador nos Pontos de Entrada e Saída, esta deve ser a referência base de Nominação caso não ocorra a Nominação até os horários estabelecidos no item 2.3.1 desta cláusula.	Não acatado.	A Quantidade Diária Contratada refere-se a uma reserva de capacidade dada ao carregador firme, que ele pode utilizar ou não, de acordo com as nominações feitas diariamente. Não é possível ao Transportador pressupor que toda a capacidade contratada será utilizada em determinado dia, sem que o próprio carregador requisiite o serviço de transporte. A nominação é uma rotina essencial na operação do sistema de transporte pelo Transportador e é a forma de constatação do devido balanceamento pelos carregadores do sistema de
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	Apêndice II	2	2.4.5	NOMINAÇÃO	GÁS BRIDGE	2.4.5 Em circunstâncias excepcionais, em particular em virtude do disposto da Cláusula Dezoito do TCG, o TRANSPORTADOR poderá programar, em qualquer PONTO DE SAÍDA de uma determinada ZONA DE SAÍDA, QUANTIDADES DE GÁS inferiores às QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS indicadas pelo CARREGADOR na NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE, sem que com isso incorra em qualquer tipo de penalidade ao TRANSPORTADOR, desde que esta alteração seja consentida previamente com o CARREGADOR. Nesse caso, o TRANSPORTADOR deverá formalizar ao CARREGADOR a alteração e proceder com qualquer ajuste, mediante acordo formal, sendo possível então que se efetive a PROGRAMAÇÃO DO GÁS de forma e realisar a QUANTIDADE DE GÁS não-programada naquele PONTO DE SAÍDA para outros PONTOS DE SAÍDA dessa mesma ZONA DE SAÍDA.	Partindo do princípio que é factível o cenário no qual um único consumidor esteja conectado a um ponto de entrega específico, de forma exclusiva, não é possível a alteração do PONTO DE SAÍDA de uma determinada ZONA DE SAÍDA sem que sejam imputadas penalidades, tendo em vista que este usuário ficará desabastecido.	Não acatado.	Conforme indicado na Cláusula, a questão se trata de uma excepcionalidade e não de uma rotina normal de atendimento em base firme. Cabe destacar que a capacidade contratada é aquela com a qual o transportador se compromete com o atendimento simultâneo de todos os carregadores do sistema.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	APÊNDICE I	4	4.3	NOTIFICAÇÃO	ABRACEEL	O Contrato deveria prever a originalidade de o Transportador informar com antecedência de 180 (cento e oitenta) dias sempre que for necessário alterar a data do Serviço de Transporte	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. 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 no serviço ou mesmo o seu começo nas datas previstas no Edital. CONTRATO Anexo III – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO Item 4.4. Notificação da não prestação de Serviço de Transporte Solicitamos a exclusão do Item 4.4 do Contrato. É comum que os carregadores que contratam serviço de transporte firme e de longo prazo, tenham também lastro contratual de compra e venda de molécula.	Não acatado.	Considerando que o prazo contratual é de apenas 365 dias, entendemos que 180 dias para que o transportador notifique o carregador que a data de início do Serviço de Transporte poderá alterar é excessivo visto que é metade do prazo contratual. Cumpre ressaltar que não é de interesse do transportador adiar o início do Serviço de Transporte. Além do mais, o item 4.3 estipula que o transportador somente poderá alterar a data de início da prestação de serviço caso seja necessário implantar alguma modificação na REDE DE TRANSPORTE para que seja prestado o SERVIÇO DE TRANSPORTE de forma segura. Para que o transportador possa garantir a segurança do sistema como um todo, contemplando diversos usuários, é necessário que ele tenha essa flexibilidade de prazo na ocorrência de algum evento que comprometa a sua segurança.

CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	APÊNDICE I	4	4.4	NOTIFICAÇÃO	ABRACEEL	Solicitamos a exclusão do Item 4.4 do Contrato.	O Transportador ao falhar no serviço de transporte firme e de longo prazo causa para o carregador uma cadeia de penalidades e indenizações com fornecedores e consumidores. 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. 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.	Não acatado.	O serviço de transporte é estruturado para suprir a demanda de abastecimento continuamente promovendo assim total disponibilidade aos usuários. Porém, a cláusula indicada trata das condições contingenciais que por ventura possam ocorrer. A posição contratual da TBG é diferenciada em relação a dos carregadores, na medida em que a TBG figura com parte em todos os contratos de transporte, o que aumenta substancialmente sua exposição ao risco de pagamento de penalidades por falha simultânea em múltiplos contratos. Cabe destacar que a remuneração do transportador é baseada em custos incorridos pelo transportador, sendo regulada economicamente pela ANP.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.		4	4.3	NOTIFICAÇÃO	COMGÁS	Propomos o envio de uma notificação com antecedência mínima de 180 (cento e oitenta) dias sempre que o Transportador tiver ciência de que a data de início do Serviço de Transporte poderá ser alterada.	É de extrema importância que o transportador tenha seu plano de manutenções preventivas e/ou plano de adequações na rede de transporte mapeado desde já para não impactar o início de prestação de serviços previsto neste Edital. Considerando os pontos levantados acima, tendo em vista a natureza dos demais compromissos impactados com esse adiamento, tais como um contrato firme de aquisição da molécula e o fornecimento ao usuário final, podendo trazer prejuízos aos demais agentes envolvidos, o transportador deve notificar com máxima antecedência a impossibilidade do início do serviço de transporte.  Os compromissos entre Carregador e Transportador serão assumidos com antecedência através da assinatura dos contratos em 20/12/2020 e o início de prestação de serviços para cada produto variará de 01/01/2021 até 01/01/25, conforme previsto no cronograma do Edital.	Não acatado.	Considerando que o prazo contratual é de apenas 365 dias, entendemos que 180 dias para que o Transportador notifique o carregador que a data de início do Serviço de Transporte poderá alterar é excessivo visto que é metade do prazo contratual. Cumpre ressaltar que não é de interesse do transportador adiar o Início do Serviço de Transporte. Além do mais, o item 4.3 estipula que o transportador somente poderá alterar a data de início da prestação de serviço caso seja necessário implantar alguma modificação na REDE DE TRANSPORTE para que seja prestado o SERVIÇO DE TRANSPORTE de forma segura. Para que o transportador possa garantir a segurança do sistema como um todo, contemplando diversos usuários, é necessário que ele tenha essa flexibilidade de prazo na ocorrência de algum evento que comprometa a sua segurança.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.		4	4.4	NOTIFICAÇÃO	COMGÁS	Propomos a exclusão do Item 4.4 do contrato, que limita a responsabilidade do Transportador ao pagamento de molécula.	É da natureza da indústria que os carregadores que contratam serviço de transporte tenham associados contratos de compra e de venda de molécula.  A falha no serviço de transporte pode ocasionar ao carregador penalidades com o supridor pela falha no recebimento do gás, e com o usuário pela falha no abastecimento, podendo ainda gerar penalidades com o sistema de escoamento, processamento, ou com terminais de regaseificação de gás natural liquefeito. Sendo certo que a penalidade por falha no serviço de transporte da forma como apresentada, nem tem o condão de desestimular a conduta do transportador e nem reparar os danos sofridos pelo carregador.  Neste cenário, entendemos que além da penalidade por falha no serviço de transporte, o transportador deve arcar com todos os danos diretos e indiretos sofridos pelo carregador.	Não acatado.	O serviço de transporte é estruturado para suprir a demanda de abastecimento continuamente promovendo assim total disponibilidade aos usuários. Porém, a cláusula indicada trata das condições contingenciais que por ventura possam ocorrer. A posição contratual da TBG é diferenciada em relação a dos carregadores, na medida em que a TBG figura com parte em todos os contratos de transporte, o que aumenta substancialmente sua exposição ao risco de pagamento de penalidades por falha simultânea em múltiplos contratos. Cabe destacar que a remuneração do transportador é baseada em custos incorridos pelo transportador, sendo regulada economicamente pela ANP.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	Apêndice I	4	4.3	NOTIFICAÇÃO	COMPASS	Entendemos que o Contrato deveria prever desde logo 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.	Os compromissos entre Carregador e Transportador serão assumidos com antecedência por meio da assinatura dos contratos em 22/12/2020, com início da prestação de serviços entre 01/01/2021 e 01/01/25, conforme serviço prestado e conforme previsto no cronograma do Edital.  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.	Não acatado.	Considerando que o prazo contratual é de apenas 365 dias, entendemos que 180 dias para que o Transportador notifique o carregador que a data de início do Serviço de Transporte poderá alterar é excessivo visto que é metade do prazo contratual. Cumpre ressaltar que não é de interesse do transportador adiar o Início do Serviço de Transporte. Além do mais, o item 4.3 estipula que o transportador somente poderá alterar a data de início da prestação de serviço caso seja necessário implantar alguma modificação na REDE DE TRANSPORTE para que seja prestado o SERVIÇO DE TRANSPORTE de forma segura. Para que o transportador possa garantir a segurança do sistema como um todo, contemplando diversos usuários, é necessário que ele tenha essa flexibilidade de prazo na ocorrência de algum evento que comprometa a sua segurança.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.		4	4.4	NOTIFICAÇÃO	COMPASS	Solicitamos a exclusão do Item 4.4 do Contrato.	É da natureza da indústria que os carregadores que contratam serviço de transporte firme e de longo prazo, tenham necessariamente lastro contratual de compra e de venda de molécula.  O Transportador ao falhar no serviço de transporte firme e de longo prazo causa para o carregador uma cadeia de penalidades e indenizações com fornecedores e consumidores.  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 flagrantemente mais brandas que as obrigações e responsabilidades do Carregador que, ao seu tempo, está assumindo uma série de riscos adicionais além do transporte.  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.	Não acatado.	O serviço de transporte é estruturado para suprir a demanda de abastecimento continuamente promovendo assim total disponibilidade aos usuários. Porém, a cláusula indicada trata das condições contingenciais que por ventura possam ocorrer. A posição contratual da TBG é diferenciada em relação a dos carregadores, na medida em que a TBG figura com parte em todos os contratos de transporte, o que aumenta substancialmente sua exposição ao risco de pagamento de penalidades por falha simultânea em múltiplos contratos. Cabe destacar que a remuneração do transportador é baseada em custos incorridos pelo transportador, sendo regulada economicamente pela ANP.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.		12	12.10	ONEROSIDADE EXCESSIVA	IBP	12.10 Da ONEROSIDADE EXCESSIVA e FATO DO PRINCÍPIO 12.10.1 Ocorrendo uma situação que se caracterize como fato do princípio, e desde que a na medida que tal situação, comprovadamente, afeta uma das PARTES, impedindo-a ou onerando-a substancialmente de tal forma que a execução de suas obrigações, previstas no CONTRATO, se torne dificultosa e/ou extremamente gravosa e/ou prejudicial, acarretando um desequilíbrio econômico-financeiro à PARTE afetada, esta terá o direito de propor à outra PARTE a alteração do CONTRATO de modo a fazer cessar a dificuldade, a situação gravosa e/ou prejudicial, restabelecendo o equilíbrio econômico-financeiro inicialmente pactuado.	A terminologia adotada por essa cláusula gera confusão porque praticamente toda a doutrina trata o fato do princípio como um evento de força maior. Na verdade essa cláusula trata do caso de onerosidade excessiva e, como tal, esse é o termo que deve ser empregado para não gerar interpretações equivocadas.	Não acatado.	A cláusula do Fato do Princípio diz respeito a uma exceção quanto ao previsto na cláusula de força maior, uma vez que o fato do princípio é uma espécie do gênero força maior. A classificação como onerosidade excessiva é ampla, motivo pelo qual do seu não acatamento.
CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.		2	2.1	OPERAÇÃO	IBP	DIA OPERACIONAL: período de 24h (vinte e quatro horas) consecutivas que se inicia às 10:00h (dez horas) UTC, em qualquer DIA de ANO, GMT-3	Importante atentar para a harmonização dos Contratos de Transporte, haja vista a necessidade de um código de rede entre as Transportadoras.	Não acatado.	A ANP está trabalhando junto aos transportadores na padronização dos contratos de serviço de transporte e nas suas condições de forma a harmonizar e compatibilizar seus termos. Adicionalmente, já está sendo discutido no âmbito regulatório a elaboração de Códigos Comuns de Rede para o mercado de gás natural que incluem padronização da PCR dentro outras questões operacionais e comerciais.

CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	3	3.2	3.2	OPERAÇÃO	COMPASS	Pedimos a exclusão do Contrato do evento de Variação de Programação Instantânea ao Longo do Dia Operacional e de suas penalidades.	O evento de desbalançamento da rede já está previsto no item 1.10 do Apêndice II do Anexo II do Contrato, com seus custos e penalidades, tal cobrança 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.  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.	Não acatado.	A penalidade visa evitar a acentuação da vazão de uma determinada zona de entrega em um patamar superior ao da capacidade técnica do sistema, acarretando possibilidade de falha em uma ou mais Zonas de Saída do sistema. Cabe destacar que a penalidade não gera receita auferida pelo transportador, a qual tem como destino a Conta Regulatória.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	Apêndice II	1	1.10.24	OPERAÇÃO	GÁS BRIDGE	1.10.2.4 Por meio do presente CONTRATO e na forma de direito, o CARREGADOR outorga ao TRANSPORTADOR uma opção de compra, irrevogável, intransferível e permanente, podendo ser exercida a qualquer tempo contra o CARREGADOR caso este apresente SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR positivo, desde que o CARREGADOR seja notificado, por parte do TRANSPORTADOR, com antecedência mínima de 2 (dois) dias, do fechamento do mês. Após notificado, será concedida, em preferência, ao CARREGADOR, a opção de compra com o fornecedor que for de seu interesse, desde que respeitadas as características de qualidade requeridas do gás, e, de que tal compra seja realizada em até (dois) dias após a notificação. Quando o CARREGADOR não optar pela compra, às suas expensas, a presente opção concede ao TRANSPORTADOR o direito de adquirir do CARREGADOR uma quantidade de gás natural do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR que exceda a tolerância estabelecida no item 1.5.3 desta Cláusula do Apêndice II do, no fim do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, ao preço definido no item 1.3.5. (ii) vigente no DIA OPERACIONAL do exercício da opção.	Não é razoável que seja concedida ao TRANSPORTADOR a possibilidade de compra do gás para os casos de SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, sem que seja enviada comunicação prévia ao CARREGADOR e concedida a ele a possibilidade de adquirir a molécula, desde que respeitadas as características de qualidade requeridas.	Não acatado.	O transportador fornecerá as informações necessárias para que o carregador acompanhe seu saldo de desequilíbrio diário, e inclusive durante cada dia operacional, de forma que o carregador poderá se planejar para evitar a necessidade de atuação retardada do Transportador no balançamento da Rede de Transporte.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	Apêndice II	3	3.2.2	OPERAÇÃO	GÁS BRIDGE	3.2.2 Desconsiderados os períodos previstos nos itens 3.2.1(i) e (j) acima, caso a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA ultrapasse, em qualquer momento deste DIA OPERACIONAL, a faixa de vazão compreendida entre: (a) a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA mais a tolerância de variação instantânea estabelecida no Apêndice D, do Anexo I, A ou B do CONTRATO, conforme o caso, e (b) a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA menos a tolerância de variação instantânea estabelecida no Apêndice D, do Anexo I, A ou B do CONTRATO, conforme o caso, o CARREGADOR estará sujeito ao pagamento de penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA ao TRANSPORTADOR, conforme estabelecido na Cláusula Quarta deste Apêndice II, salvo para os casos nos quais o CARREGADOR comprovar necessidade de oscilações instantâneas, dada a natureza de operação dos clientes consumidores.	É factível que, dada a natureza de operação de alguns dos potenciais clientes, haja VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA. Neste contexto, desde que previamente sinalizado pelo CARREGADOR e que respeitadas as condições de oscilação acordadas, não deve ser imputadas penalidades. Em tempo, considerando que os contratos legados têm prioridade de nomeação nas Zonas de Saída, a Petrobrás tende a priorizar a alocação de seus volumes nos pontos com maior flexibilidade de oscilações instantâneas de consumo. Sendo assim, é natural assumir que, restará aos demais CARREGADORES, os pontos com menor flexibilidade de oscilação.	Não acatado.	A penalidade visa evitar a acentuação da vazão de uma determinada zona de entrega em um patamar superior ao da capacidade técnica do sistema, acarretando possibilidade de falha em uma ou mais Zonas de Saída do sistema. Cabe destacar que a penalidade não gera receita auferida pelo transportador, a qual tem como destino a Conta Regulatória.
CONTRATO (ENTRADA)	Anexo II-A	Apêndice B	B.1	ii)	PENALIDADE	IBP	Alterar o regimento referente a penalidade por excedente autorizado, nas zonas onde exista capacidade disponível, igualando o seu valor à tarifa do produto de curto prazo diário, para facilitar a tempestividade de decisões, como por exemplo em situações de despacho das termétrico e questões operacionais de produção e consumo que necessitem de tempestividade.	Facilitar a tempestividade de decisões.	Não acatado.	A utilização do multiplicador do encargo de Excedente Autorizado ser maior que o multiplicador utilizado nos contratos firmes de curto-prazo tem como intenção estimular o mercado a contratar capacidade firme de curto-prazo em detrimento da utilização do serviço excedente autorizado nos contratos firmes de longo prazo. O intuito dos produtos de curto prazo é de fornecer flexibilidade na contratação de acordo com a demanda.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	APÊNDICE II	4.5	4.5.1 alternativa II	PENALIDADE	IBP	Avaliar, em função da maturidade do setor, iniciar com uma penalidade de desequilíbrio inferior, como por exemplo 2 vezes o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE-EMPACOTAMENTO.	Não há razoabilidade de cobrar cinco vezes a tarifa. Quais foram os parâmetros utilizados pela ANP para a escolha desses multiplicadores? O Carregador só pagar o preço do gás usado para fins de balançamento realizado pelo Transportador. Deveria haver uma transição gradual dessas penalidades até que haja o desenvolvimento de mecanismos de mercado para balançamento (ex.: PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO). Muito embora essa penalidade traga um incentivo para uma nomeação responsável, não deve ser tão alta o ponto de criar uma barreira de entrada a novos carregadores. Com o amadurecimento do mercado, e uma maior liquidez na transação da molécula, pode-se aumentar gradativamente o valor dessa penalidade.	Não acatado.	O desequilíbrio provocado pelos carregadores pode prejudicar e comprometer a prestação de serviço de transporte com os demais carregadores da rede. Para dar mais flexibilidade aos carregadores foi concedida tolerância de saldo de desequilíbrio acumulado, dentro da qual não há cobrança de penalidade. O objetivo do multiplicador da penalidade é incentivar o princípio da responsabilidade do balançamento do carregador, essencial para a prestação de serviço de transporte eficiente e seguro. Cabe destacar que, conforme a Resolução CNPE 16/2010, Art. 3º, inciso III, cabe ao agente que ocupe posição dominante no setor de gás natural a oferta de serviços de flexibilidade e balançamento de rede, devidamente remunerados, garantindo a segurança do abastecimento nacional durante período de transição ou enquanto não houver outros agentes capazes de ofertarem esses serviços;
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	9	9.1 e 9.2	9.1.1 e 9.2.1	PENALIDADE	IBP	Sugerimos o aumento das penalidades do item 9.1.1, bem como da limitação prevista no item 9.2.1, para que consistam em efetivo incentivo para a qualidade da prestação do serviço de transporte	As penalidades previstas para o transportador parecem de valor consideravelmente baixo, podendo deixar de representar o incentivo necessário para a prestação de serviço de transporte de forma eficiente e com qualidade. De fato, a penalidade prevista no item 9.1.1, em última análise, apenas implica no fato de que o transportador deve receber o pagamento do Carregador (já que seria compensada com o pagamento dos Encargos de Capacidade Não Utilizada pelo Carregador), ainda devido mesmo em caso de Falha de Serviço de Transporte. Além disso, a limitação a 20% do valor anual do contrato também parece muito baixa, tendo em vista a magnitude das obrigações envolvidas e o potencial dano das Falhas de Serviço de Transporte. O valor extremamente baixo das penalidades tem sérias consequências econômicas para o carregador. Isso porque uma falha de transporte por parte do transportador causará, muito provavelmente, um descumprimento de obrigação de entrega do gás por parte do carregador, afetando toda a cadeia até a entrega ao consumidor final. Tendo em vista os valores muito baixos, os carregadores não conseguiram replicar penalidades semelhantes para suas contrapartes em contratos de fornecimento de gás, que não acataram tais termos.	Não acatado.	A posição contratual da TBC é diferenciada em relação a dos carregadores, na medida em que a TBC figura com parte em todos os contratos de transporte, o que aumenta substancialmente sua exposição ao risco de pagamento de penalidades por falha simultânea em múltiplos contratos. Do ponto de vista de precedentes internacionais, é possível identificar casos em que é estabelecido um limite de penalidades exclusivamente para o transportador, como é o caso da Austrália. Diante disso, justifica-se a fixação de um "cap" de penalidades para o transportador, principalmente pelo fato do mesmo ser remunerado por custos. A penalidade por ineficiência na prestação de serviço de transporte é um tema de cunho regulatório, sob a análise e fiscalização da ANP, que poderá aplicar penalidades específicas ao transportador, vide o interesse público desempenhado.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	4	4.5	4.5	PENALIDADE	IBP	Limitar as penalidades ao Carregadores no mesmo montante máximo ao qual é limitada a penalidade ao Transportador no item 9.2.1	Deve haver um limite na penalidade para o Carregador, de forma a não expor os Carregadores a riscos que não têm contrapartida por parte do Transportador.	Não acatado.	A posição contratual da TBC é diferenciada em relação a dos carregadores, na medida em que a TBC figura com parte em todos os contratos de transporte, o que aumenta substancialmente sua exposição ao risco de pagamento de penalidades por falha simultânea em múltiplos contratos. Do ponto de vista de precedentes internacionais, é possível identificar casos em que é estabelecido um limite de penalidades exclusivamente para o transportador, como é o caso da Austrália. Diante disso, justifica-se a fixação de um "cap" de penalidades para o transportador diferente dos carregadores, principalmente pelo fato do transportador ser remunerado por custos. A penalidade por ineficiência na prestação de serviço de transporte é um tema de cunho regulatório, sob a tutela da ANP, que poderá aplicar penalidades específicas ao transportador, vide o interesse público desempenhado.

CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	9	9.2.	9.2.1 e 9.2.2	PENALIDADE	ABRACEEL	Solicitamos que seja reavaliado o valor da penalidade por Falha de Serviço de Transporte.	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.	Não acatado.	A posição contratual da TBG é diferenciada em relação a dos carregadores, na medida em que a TBG figura com parte em todos os contratos de transporte, o que aumenta substancialmente sua exposição ao risco de pagamento de penalidades por falha simultânea em múltiplos contratos. Do ponto de vista de precedentes internacionais, é possível identificar casos em que é estabelecido um limite de penalidades exclusivamente para o transportador, como é o caso da Austrália. Diante disso, justifica-se a fixação de um "cap" de penalidades para o transportador.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	APÊNDICE II	3	3.2	PENALIDADE	ABRACEEL	Pedimos a exclusão do item Variação de Programação Instantânea ao Longo do Dia Operacional e de suas penalidades	O evento de desbalançamento 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. Desta maneira, solicitamos que quaisquer cobranças decorrentes de variação no 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	Não acatado.	A penalidade visa evitar a acentuação do vazão de uma determinada zona de entrega em um patamar superior ao da capacidade técnica do sistema, acarretando possibilidades de falha em uma ou mais Zonas de Saída do sistema. Cabe destacar que a penalidade não gera receita auferida pelo transportador, a qual tem como destino a Conta Regulatória.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	APÊNDICE II	4	4.5	PENALIDADE	ABRACEEL	Ao invés do imediato pagamento de uma penalidade, solicitamos que o carregador tenha a opção de corrigir o balançamento do sistema. Alternativamente, que a penalidade seja reduzida para 1,2x a tarifa de transporte, e não 5x.	Tal alternativa permite que o próprio carregador consiga ajustar desbalançamento sem oneração demasiada, ampliando a atratividade da chamada pública e a entrada de novos players no setor de gás natural.	Não acatado.	O Transportador fornecerá as informações necessárias para que o carregador acompanhe seu saldo de desequilíbrio diariamente, e inclusive durante cada dia operacional, de forma que o carregador poderá se planejar para evitar a necessidade de atuação residual do Transportador no balançamento da Rede de Transporte, permitindo assim contratar a molécula e capacidade de transporte, caso necessário. O Transportador, seguindo o benchmarking internacional, optou por período de balançamento de 24h. Além disso, ao carregador já é concedida tolerância de saldo de desequilíbrio acumulado, dentro da qual não há cobrança de penalidade. O objetivo do multiplicador da penalidade é incentivar o princípio da responsabilidade do balançamento do carregador.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	9	9.2	9.2.1 e 9.2.2	PENALIDADE	COMGÁS	Sugerimos a exclusão do limite de 20% mencionado neste item 9.2.1 para a penalidade por Falha de Serviço de Transporte. Alternativamente, havendo um limite para o Transportador na aplicação/pagamento de penalidades, que seja incluído um limite equivalente 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 além do faturamento regular sobre a prestação do serviço de transporte.	Uma das funções das penalidades contratuais é o caráter inibitório do comportamento penalizado, trazendo segurança para a contraparte no ad cumprimento das obrigações assumidas. A inclusão de limite para os casos de Falha de Serviço de Transporte não cumpre esse papel e pode expor os carregadores à situação extrema de se atingir tal limite no início do período contratual, ficando este sujeito a repetidas falhas subsequentes, sem que se possa impor qualquer penalidade	Não acatado.	A posição contratual da TBG é diferenciada em relação a dos carregadores, na medida em que a TBG figura com parte em todos os contratos de transporte, o que aumenta substancialmente sua exposição ao risco de pagamento de penalidades por falha simultânea em múltiplos contratos. Do ponto de vista de precedentes internacionais, é possível identificar casos em que é estabelecido um limite de penalidades exclusivamente para o transportador, como é o caso da Austrália. Diante disso, justifica-se a fixação de um "cap" de penalidades para o transportador diferente dos carregadores, principalmente pelo fato do transportador ser remunerado por custos.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	APÊNDICE II	3	3.2	PENALIDADE	COMGÁS	Solicitamos a exclusão do evento de Variação de Programação Instantânea ao Longo do Dia Operacional e de suas penalidades do Contrato	Não encontramos justificativas para este tipo de penalização, uma vez que o evento de desbalançamento da rede já está previsto no Item 1.10 do Apêndice II do, Anexo III do Contrato, com seus custos e penalidades. Além disso, a variação instantânea está diretamente associada às formas de utilização das redes pelos usuários finais, que por sua vez estão associados à forma de produção e utilização do gás dos quais os carregadores não têm controle.	Não acatado.	A penalidade visa evitar a acentuação do vazão de uma determinada zona de entrega em um patamar superior ao da capacidade técnica do sistema, acarretando possibilidades de falha em uma ou mais Zonas de Saída do sistema. Cabe destacar que a penalidade não gera receita auferida pelo transportador, a qual tem como destino a Conta Regulatória.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	APÊNDICE II	4	4.5	PENALIDADE	COMGÁS	Solicitamos que o carregador tenha a opção de rebalancear o sistema em detrimento do pagamento de uma penalidade de 5 vezes a tarifa de transporte. Na eventual não correção do balançamento, que a penalidade seja limitada a 2 vezes a tarifa de transporte.	A opção de rebalancear o sistema resolve o problema do transportador sem gerar excesso de penalidades para o carregador. Essa possibilidade já existe nos contratos da NTAG e deveria ser replicada para os demais contratos de transporte.	Não acatado.	O Transportador fornecerá as informações necessárias para que o carregador acompanhe seu saldo de desequilíbrio diariamente, e inclusive durante cada dia operacional, de forma que o carregador poderá se planejar para evitar a necessidade de atuação residual do Transportador no balançamento da Rede de Transporte, permitindo assim contratar a molécula e capacidade de transporte, caso necessário. O Transportador, seguindo o benchmarking internacional, optou por período de balançamento de 24h. Além disso, ao carregador já é concedida tolerância de saldo de desequilíbrio acumulado, dentro da qual não há cobrança de penalidade. O objetivo do multiplicador da penalidade é incentivar o princípio da responsabilidade do balançamento do carregador.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	9	9.2	9.2.1 e 9.2.2	PENALIDADE	COMPASS	Entendemos que não deveria haver limitação para a penalidade por Falha de Serviço de Transporte.	Considerando que essa penalidade tem valor muito baixo, entendemos que não cumpre o seu papel de punir/prevenir de 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.	Não acatado.	A posição contratual da TBG é diferenciada em relação a dos carregadores, na medida em que a TBG figura com parte em todos os contratos de transporte, o que aumenta substancialmente sua exposição ao risco de pagamento de penalidades por falha simultânea em múltiplos contratos. Do ponto de vista de precedentes internacionais, é possível identificar casos em que é estabelecido um limite de penalidades exclusivamente para o transportador, como é o caso da Austrália. Diante disso, justifica-se a fixação de um "cap" de penalidades para o transportador diferente dos carregadores, principalmente pelo fato do transportador ser remunerado por custos.

CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	ANEXO II	4	4.5	4.5	PENALIDADE	COMPASS	Ao invés do imediato pagamento de uma penalidade, solicitamos que o carregador tenha a opção de corrigir o	Tal alternativa permite que o próprio carregador consiga ajustar desbalançamento sem oneração demasiada	Não acatado.	O Transportador fornecerá as informações necessárias para que o carregador acompanhe seu saldo de desequilíbrio diariamente, e inclusive durante cada dia operacional, de forma que o carregador poderá se planejar para evitar a necessidade de atuação residual do Transportador no balançamento da Rede de Transporte, permitindo assim contratar a molécula e capacidade de transporte, caso necessário. O Transportador, seguindo o benchmarking internacional, optou por período de balançamento de 24h. Além disso, ao carregador já é concedida tolerância de saldo de desequilíbrio acumulado, dentro da qual não há cobrança de penalidade. O objetivo do multiplicador da penalidade é incentivar o princípio da responsabilidade do balançamento do carregador.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	Apêndice B	9.2	9.2.1	PENALIDADE	GÁS BRIDGE	Exclusão da cláusula.	Contrato referência no item 9.2.1, o valor máximo que o Transportador deve pagar ao Carregador em virtude de Falha de Serviço de Transporte ou qualquer outra penalidade de no máximo 20%. Primeiramente, a existência de um Limite de Penalidades ao Transportador, sem considerar o mesmo para o Carregador gera uma falha de isonomia e desequilíbrio de obrigações na cadeia, colocando parte do risco sob responsabilidade do Carregador no processo de Contratação de Capacidade de Transporte. O Transportador deve seguir as melhores práticas Internacionais de Operação de Dutos e Equipamentos, garantindo a devida renovação e manutenção de seus ativos de forma que o processo de transmissão ocorra sem qualquer redução ou interrupção do fornecimento de gás.	Não acatado.	A posição contratual da TBG é diferenciada em relação a dos carregadores, na medida em que a TBG figura com parte em todos os contratos de transporte, o que aumenta substancialmente sua exposição ao risco de pagamento de penalidades por falha simultânea em múltiplos contratos. Do ponto de vista de precedentes internacionais, é possível identificar casos em que é estabelecido um limite de penalidades exclusivamente para o transportador, como é o caso da Austrália. Diante disso, justifica-se a fixação de um "cap" de penalidades para o transportador diferente dos carregadores, principalmente pelo fato do transportador ser remunerado por custos.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	Apêndice I	1	1.3.4	PENALIDADE	GÁS BRIDGE	Remoção da Cláusula.	Neste ponto cabe a mesma argumentação do item 9.2.1 do Apêndice B do Anexo III. Primeiramente, a existência de um Limite de Penalidades ao Transportador, sem considerar o mesmo para o Carregador gera uma falha de isonomia e desequilíbrio de obrigações na cadeia, colocando parte do risco sob responsabilidade do Carregador no processo de Contratação de Capacidade de Transporte. O transportador deve seguir as melhores práticas Internacionais de Operação de Dutos e Equipamentos, garantindo a devida renovação e manutenção de seus ativos de forma que o processo de transmissão ocorra sem qualquer redução ou interrupção do fornecimento de gás.	Não acatado.	A posição contratual da TBG é diferenciada em relação a dos carregadores, na medida em que a TBG figura com parte em todos os contratos de transporte, o que aumenta substancialmente sua exposição ao risco de pagamento de penalidades por falha simultânea em múltiplos contratos. Do ponto de vista de precedentes internacionais, é possível identificar casos em que é estabelecido um limite de penalidades exclusivamente para o transportador, como é o caso da Austrália. Diante disso, justifica-se a fixação de um "cap" de penalidades para o transportador diferente dos carregadores, principalmente pelo fato do transportador ser remunerado por custos.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	Apêndice II	4	4.5.1	PENALIDADE	GÁS BRIDGE	4.5 Penalidade por DESEQUILIBRIO 4.5.1 Se o CARREGADOR não corrigir o SALDO DE DESEQUILIBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR na forma prevista no item 1.10 do Apêndice II do TCG, o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR uma penalidade por DESEQUILIBRIO no valor igual ao produto da parcela do SALDO DE DESEQUILIBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR em questão que exceda o limite estabelecido na Cláusula 1.5.2 deste Apêndice II do TCG, convertido para MMBTU tomado por base o PCR, por (i) 3 vezes o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE EMPACOTAMENTO.	A penalidade imposta, ao CARREGADOR, por DESEQUILIBRIO DO PORTFÓLIO se soma à penalidade de VARIAÇÃO DA PROGRAMAÇÃO DIÁRIA. Considerando este contexto, se mantido o cálculo em 5 vezes o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE EMPACOTAMENTO, o valor potencial total da penalidade seria da ordem de 7 vezes o valor da tarifa, o que inviabiliza economicamente o valor da molécula e não tem precedentes, sequer nos custos de tarifa para os contratos de curto prazo. Trata-se de um valor abusivo e que não se justifica, pensando que se trata de um cenário de composição de penalidades.	Não acatado.	Existem diversos precedentes internacionais (como na França, EUA, Austrália, Argentina) que utilizam multiplicadores para cobrança de tais encargos.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	Apêndice B	7	7.3.1	PONTO DE INTERCONEXÃO	GÁS BRIDGE	7.3.1 (...) (ii) Caso a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA dos carregadores indiquem sentidos distintos de fluxo de GÁS de tal forma que a o resultado líquido seja o de uma entrada de gás na REDE DE TRANSPORTE, será observado o seguinte: (a) ao(s) carregador(es) que tiver(em) nominado quantidades de gás com um sentido de fluxo de GÁS divergente do fluxo físico verificado no PONTO DE INTERCONEXÃO, considerará-se a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA. (i) Para PONTOS DE SAÍDA destinados exclusivamente ao atendimento de consumidores livres, autoprodutores ou autointerportadores (conforme definido na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL): (i - a) O CARREGADOR DE SAÍDA deverá informar, até o fim da 3ª (terceira) hora de cada DIA OPERACIONAL, as QUANTIDADES DE GÁS apuradas pelo sistema de medição das instalações do(s) consumidor(es) livre(s), autoprodutores ou autointerportadores atendidos pelo CARREGADOR DE SAÍDA, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. Será alocada ao CARREGADOR DE SAÍDA a QUANTIDADE DE GÁS apurada pelo sistema de medição das instalações do(s) usuário (s). (i - b) Caso um ou mais carregadores de saída não informem a QUANTIDADE DE GÁS apurada nos termos do item (a) acima, o TRANSPORTADOR considerará que será alocada ao CARREGADOR DE SAÍDA a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA. (ii) Para PONTOS DE SAÍDA destinados exclusivamente ao atendimento do mercado cativo da companhia distribuidora local de gás canalizado: (ii - a) o CARREGADOR DE SAÍDA deverá tomar as providências necessárias para que a companhia distribuidora local de gás canalizado informe, até o fim da 3ª (terceira) hora de cada DIA OPERACIONAL, a QUANTIDADE DE GÁS apurada pelo sistema de medição das instalações do(s) consumidor(es) livre(s) ou autointerportadores, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. Caso a companhia distribuidora local de gás canalizado não informe a QUANTIDADE DE GÁS a ser atribuída ao(s) consumidor(es) livre(s), autoprodutores ou autointerportadores no prazo estabelecido, o TRANSPORTADOR considerará que será alocada aos CARREGADORES DE SAÍDA a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA. (iii) Para PONTOS DE SAÍDA destinados ao atendimento conjunto de consumidores livres (conforme definido na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL) e do mercado cativo da companhia distribuidora local de gás canalizado: (iii - a) o CARREGADOR DE SAÍDA deverá tomar as providências necessárias para que a companhia distribuidora local de gás canalizado informe, até o fim da 3ª (terceira) hora de cada DIA OPERACIONAL, a QUANTIDADE DE GÁS apurada pelo sistema de medição das instalações do(s) consumidor(es) livre(s) autoprodutores ou autointerportadores, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. Caso a companhia distribuidora local de gás canalizado não informe a QUANTIDADE DE GÁS a ser atribuída ao(s) consumidor(es) livre(s), autoprodutores ou autointerportadores no prazo estabelecido, o TRANSPORTADOR considerará que será alocada aos CARREGADORES DE SAÍDA a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA.	Conforme o item 7.1 desta mesma seção, que discute sobre a alocação de gás para os pontos de saída, é razoável considerar como Quantidade Diária Alocada o volume efetivamente medido no consumidor, que poderá divergir do volume programado pelo Transportador. A consideração de um volume diferente ao realizado prejudicaria os CARREGADORES que estão movimentando gás no sentido convergente ao fluxo físico, tendo em vista que a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA a estes CARREGADORES é equivalente à quantidade medida na saída alocada ao CARREGADOR DE SAÍDA os volumes apurados pelo sistema de medição das instalações do(s) usuário (s). (i - b) Caso um ou mais carregadores de saída não informem a QUANTIDADE DE GÁS apurada nos termos do item (a) acima, o TRANSPORTADOR considerará que será alocada ao CARREGADOR DE SAÍDA a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA. (ii) Para PONTOS DE SAÍDA destinados exclusivamente ao atendimento do mercado cativo da companhia distribuidora local de gás canalizado: (ii - a) o CARREGADOR DE SAÍDA deverá tomar as providências necessárias para que a companhia distribuidora local de gás canalizado informe, até o fim da 3ª (terceira) hora de cada DIA OPERACIONAL, a QUANTIDADE DE GÁS apurada pelo sistema de medição das instalações do(s) consumidor(es) livre(s) ou autointerportadores, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. Caso a companhia distribuidora local de gás canalizado não informe a QUANTIDADE DE GÁS a ser atribuída ao(s) consumidor(es) livre(s), autoprodutores ou autointerportadores no prazo estabelecido, o TRANSPORTADOR considerará que será alocada aos CARREGADORES DE SAÍDA a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA. (iii) Para PONTOS DE SAÍDA destinados ao atendimento conjunto de consumidores livres (conforme definido na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL) e do mercado cativo da companhia distribuidora local de gás canalizado: (iii - a) o CARREGADOR DE SAÍDA deverá tomar as providências necessárias para que a companhia distribuidora local de gás canalizado informe, até o fim da 3ª (terceira) hora de cada DIA OPERACIONAL, a QUANTIDADE DE GÁS apurada pelo sistema de medição das instalações do(s) consumidor(es) livre(s) autoprodutores ou autointerportadores, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. Caso a companhia distribuidora local de gás canalizado não informe a QUANTIDADE DE GÁS a ser atribuída ao(s) consumidor(es) livre(s), autoprodutores ou autointerportadores no prazo estabelecido, o TRANSPORTADOR considerará que será alocada aos CARREGADORES DE SAÍDA a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA.	Comentário Geral	Atualmente os possíveis fluxos nos pontos de interconexão são identificados por meio da nomenclatura e apuração global pelo transportador, fato que pode não representar de fato o fluxo operacional. A partir do momento que o Acordo de Interconexão (Interoperabilidade e troca de dados) estiver vigente, esta forma de apuração de fluxo se torna uma questão especificamente operacional.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	Apêndice I	1	1.2.1	QUALIDADE	GÁS BRIDGE	1.2.1 O CARREGADOR DE ENTRADA deverá garantir que o AGENTE A MONTANTE realizará as análises de GÁS nos PONTOS DE ENTRADA, devendo encaminhar ao TRANSPORTADOR, até o meio-dia do DIA ÚTIL subsequente, o certificado de qualidade, nos termos da Resolução ANP nº 17/2008. Em caso de não envio, pelo AGENTE A MONTANTE, das análises necessárias, o TRANSPORTADOR irá considerar, para fins de QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA, o PCR do contrato.	Apenas o agente que está conectado à infraestrutura da TBG tem condições de transmitir, via cromatógrafo, as análises pertinentes ao controle de qualidade do gás. Desta forma, propõe-se que, assim como é de responsabilidade do AGENTE A MONTANTE o envio das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS é pertinente considerar que este mesmo agente deve enviar os relatórios de qualidade do gás.	Não acatado.	O texto do contrato prevê os dois casos, sendo aquele que o medidor de qualidade está em instalação estranha à TBG como também aquele que é da própria instalação operada pela TBG. A responsabilidade é sempre do carregador autorizado e contratante do serviço de transporte, por mais que algum terceiro possa fazer em seu nome. O fluxo de informações sobre dados na transferência de qualidade e operação entre transportadores no ponto de interconexão será objeto de resolução de interconexão (interoperabilidade e troca de dados).

CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	13	13.1 e 13.2	13.1 e 13.2	RESCISÃO	COMGAS	Solicitamos a adequação dos itens 13.1 e 13.2 para trazer o equilíbrio contratual.	O contrato deve prever o equilíbrio na hipótese de rescisão antecipada por culpa do Carregador ou Transportador. A indenização aplicável deve considerar os danos comprovadamente sofridos pela outra parte.	Não acatado.	A posição contratual da TBG é diferenciada em relação a dos carregadores, na medida em que a TBG figura com parte em todos os contratos de transporte, o que aumenta substancialmente sua exposição ao risco. A indenização por perdas e danos devida ao carregador em virtude de rescisão do contrato causada pelo Transportador está prevista no item 13.2.3.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	13	13.1 e 13.2	13.1 e 13.2	RESCISÃO	COMPASS	Entendemos que os itens 13.1 e 13.2 estabelecem um desequilíbrio contratual e devem ser alterados.	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.	Não acatado.	A posição contratual da TBG é diferenciada em relação a dos carregadores, na medida em que a TBG figura com parte em todos os contratos de transporte, o que aumenta substancialmente sua exposição ao risco. A indenização por perdas e danos devida ao carregador em virtude de rescisão do contrato causada pelo Transportador está prevista no item 13.2.3.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	7	7.2	7.2.1 III) (a)	RESPONSABILIDADE PELA INFORMAÇÃO	ABRACE	O CARREGADOR DE SAÍDA deverá tomar as providências necessárias para que a companhia distribuidora local de gás canalizado informe, até o fim da 3ª (terceira) hora de cada DIA OPERACIONAL, a QUANTIDADE DE GÁS apurada pelo sistema de medição das instalações dos (os) consumidores (es) livres) autoprodutores ou autoprodutores atendidos pelo CARREGADOR DE SAÍDA, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. Caso o CARREGADOR DE SAÍDA e companhia distribuidora local de gás canalizado não informe a QUANTIDADE DE GÁS a ser atribuída ao(s) consumidor(es) livre(s), autoprodutores ou autoprodutores no prazo estabelecido, o TRANSPORTADOR considerará que será alocada aos CARREGADORES DE SAÍDA que estiverem atendendo os consumidores livres, autoprodutores (e) ou auto-importadores (es) em questão, a quantidade de gás programada para atendimento a cada um dos CARREGADORES DE SAÍDA.	A responsabilidade pela informação do consumo do consumidor(es) livre(s), autoprodutores ou autoprodutores não deve ser da distribuidora local de gás canalizado. Dessa forma, o contrato estaria impondo uma responsabilidade a uma terceira parte, do qual o CARREGADOR DE SAÍDA não tem qualquer garantia. O CARREGADOR DE SAÍDA nem os consumidores livres por ele atendidos devem sofrer prejuízos por informações não repassadas pela distribuidora local. Propõe-se que as informações de medição que serão base para alocação da capacidade sejam repassadas pelo próprio CARREGADOR de Saída, bem como é previsto no item (j) do art 7.2.1.	Não acatado.	O caso de consumidores livres não ligados às companhias distribuidoras locais é abarcado no item 7.2.1. (j)
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	7	7.2	7.2.2	RESPONSABILIDADE PELA INFORMAÇÃO	ABRACE	Supressão	Supressão do artigo conforme justificativa acima.	Não acatado.	O caso de consumidores livres não ligados às companhias distribuidoras locais é abarcado no item 7.2.1. (j)
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	Anexo II-A	Apêndice A	A.2.1 e A.2.2	TARIFA	GÁS BRIDGE	A.2.1 A TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, a TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA, TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO E TARIFA DE CAPACIDADE-EMPACOTAMENTO serão reajustadas todo 01 de janeiro de cada ANO, aplicando-se como índice de reajuste a média ponderada dos seguintes índices: Índice Geral de Preços – Mercado (IGP-M), divulgado pela Fundação Getúlio Vargas e Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, acumulados dos últimos 12 (doze) meses, conforme formulas abaixo: (...)	Não há razão para ocorrer diferenciação na metodologia de reajuste do ano de 2021 em relação aos demais. Desta forma, pede-se que as tarifas de 2021 sejam reajustadas através de projeção de 55% de IGP-M e 45% de IPCA, podendo ser reajustados em 01 de janeiro de 2021 pelos dados de inflação oficiais.	Não acatado.	Conforme o item A.2.1 do Anexo II-A das minutas contratuais em referência, não há reajuste nas tarifas de transporte para o ano de 2021, mas sim uma atualização composta da diferença entre o índice de inflação realizado e o índice de inflação projetado no período, visto que a tarifa foi calculada aos custos de dezembro de 2020.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	10	10.3	10.3.1	TRIBUTAÇÃO E COBRANÇA	IBP	<del>10.3.1 Na hipótese de identificação de diferenças na apuração de QUANTIDADES DE GÁS em decorrência de eventos de medição nos termos do Apêndice I deste TCC, o respectivo acerto deverá ser formalizado no prazo de 30 (trinta) dias após o término dos procedimentos de apuração nos prazos previstos no presente termo. (i) Nos casos em que as diferenças apuradas na forma do caput resultam a realização de transporte de uma QUANTIDADE DE GÁS superior a que tiver sido objeto do faturamento originário, o TRANSPORTADOR, mediante o envio necessário no DOCUMENTO DE COBRANÇA emitido no mês subseqüente ao do término do procedimento de apuração previsto nos itens 2.7.6 e 2.7.7 do Apêndice I deste TCC, ao representante dos representantes das Secretarias de Fazenda dos Estados para propor um tratamento diferenciado para este caso, conforme proposta de Ajuste SINEIF protocolada em dezembro de 2018.</del>	Sob o ponto de vista tributário, os Ajustes de Medição e Correção de Faturamento acarretará necessariamente em encargos de acordo com a legislação de ICMS vigente nos Estados. De acordo com o Convênio SINEIF 06/1989 e Ajuste SINEIF 09/2007, uma vez identificada a diferença de quantidade, o TRANSPORTADOR deve proceder a anulação do Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e) e a emissão de um CT-e novo com os dados corretos. Se o procedimento for executado depois do mês da efetiva prestação de serviço, no caso de o recolhimento do ICMS for menor do que o devido, o TRANSPORTADOR arcará com os encargos moratórios. No caso de haver recolhido mais do que o devido, deverá solicitar a restituição desse montante junto à Secretaria de Fazenda do respectivo Estado. Contudo, atualmente não há prazo determinado na legislação tributária para que o recurso possa retornar às mãos do contribuinte. Sugermos que a cláusula seja suprimida e o TRANSPORTADOR negocie com os representantes das Secretarias de Fazenda dos Estados para propor um tratamento diferenciado para este caso, conforme proposta de Ajuste SINEIF protocolada em dezembro de 2018.	Não acatado.	Os ajustes de medição são inerentes ao transporte dutoviário de gás. A calibração dos equipamentos de medição, nos prazos próprios, é atividade normal ao sistema dutoviário (não se trata de erro imputável ao Transportador). Assim, a cláusula propõe que essas diferenças sejam deduzidas ou acrescidas ao preço do serviço do mês em que foram apuradas, o que consiste em medida de simplificação, evitando retificações de documentos fiscais pré-fribros (e multas e juros). A legislação não proíbe que o preço do serviço de transporte seja assim determinado, levando-se em consideração esse componente, logo após a execução dos procedimentos de calibração.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	10	10.3	10.3.2	TRIBUTAÇÃO E COBRANÇA	IBP	<del>10.3.2 O CARREGADOR não poderá atribuir ao TRANSPORTADOR qualquer responsabilidade por eventual incidência fiscal relativa aos TRIBUTOS por ele devidos em decorrência de diferenças nas QUANTIDADES DE GÁS apuradas em razão dos eventos de medição previstos no Apêndice I deste TCC e ao obriga o representante do TRANSPORTADOR que, após o envio necessário, caso o representante fiscal venha a lhe imputar responsabilidade solidária por TRIBUTOS devidos pelo CARREGADOR.</del>	Sob o ponto de vista tributário, os Ajustes de Medição e Correção de Faturamento acarretará necessariamente em encargos de acordo com a legislação de ICMS vigente nos Estados. De acordo com o Convênio SINEIF 06/1989 e Ajuste SINEIF 09/2007, uma vez identificada a diferença de quantidade, o TRANSPORTADOR deve proceder a anulação do Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e) e a emissão de um CT-e novo com os dados corretos. Se o procedimento for executado depois do mês da efetiva prestação de serviço, no caso de o recolhimento do ICMS for menor do que o devido, o TRANSPORTADOR arcará com os encargos moratórios. No caso de haver recolhido mais do que o devido, deverá solicitar a restituição desse montante junto à Secretaria de Fazenda do respectivo Estado. Contudo, atualmente não há prazo determinado na legislação tributária para que o recurso possa retornar às mãos do contribuinte. Sugermos que a cláusula seja suprimida e o TRANSPORTADOR negocie com os representantes das Secretarias de Fazenda dos Estados para propor um tratamento diferenciado para este caso, conforme proposta de Ajuste SINEIF protocolada em dezembro de 2018.	Não acatado.	Os ajustes de medição são inerentes ao transporte dutoviário de gás. A calibração dos equipamentos de medição, nos prazos próprios, é atividade normal ao sistema dutoviário (não se trata de erro imputável ao Transportador). Assim, a cláusula propõe que essas diferenças sejam deduzidas ou acrescidas ao preço do serviço do mês em que foram apuradas, o que consiste em medida de simplificação, evitando retificações de documentos fiscais pré-fribros (e multas e juros). A legislação não proíbe que o preço do serviço de transporte seja assim determinado, levando-se em consideração esse componente, logo após a execução dos procedimentos de calibração.
CONTRATO (ENTRADA / SAÍDA)	Anexo III- Termos e Condições Gerais do Contrato.	10	10.4	10.4.1	TRIBUTAÇÃO E COBRANÇA	IBP	<del>10.4 Correção de Faturamento 10.4.1 Na hipótese de identificação de diferenças nas QUANTIDADES DE GÁS transportadas para o CARREGADOR, não decorrentes de eventos de medição, nos termos da Cláusula 2.7 do Apêndice I deste TCC, no prazo de até 30 (trinta) dias após a emissão do DOCUMENTO DE COBRANÇA, o TRANSPORTADOR emitirá, no mês subseqüente ao do identificação dos referidos diferenças, Documento de Cobrança para fins de acerto em seu conteúdo e dedução das QUANTIDADES DE GÁS transportadas, incluindo-se aplicáveis os descontos moratórios e penalidades porventura devidos segundo a legislação.</del>	Item justificativa para exclusão do item 10.3.1	Não acatado.	Os ajustes de medição são inerentes ao transporte dutoviário de gás. A calibração dos equipamentos de medição, nos prazos próprios, é atividade normal ao sistema dutoviário (não se trata de erro imputável ao Transportador). Assim, a cláusula propõe que essas diferenças sejam deduzidas ou acrescidas ao preço do serviço do mês em que foram apuradas, o que consiste em medida de simplificação, evitando retificações de documentos fiscais pré-fribros (e multas e juros). A legislação não proíbe que o preço do serviço de transporte seja assim determinado, levando-se em consideração esse componente, logo após a execução dos procedimentos de calibração.





























