



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

NOME: Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis - IBP

| <div> <input type="checkbox"/> agente econômico         <input checked="" type="checkbox"/> representante órgão de classe ou associação       </div> <div> <input type="checkbox"/> consumidor ou usuário         <input type="checkbox"/> representante de instituição governamental       </div> <div> <input type="checkbox"/> representante de órgãos de defesa do consumidor       </div> |  |   |
|--|--|---|
| Edital de Chamada Pública para a contratação de Capacidade de Transporte de Gás Natural referente ao Gasoduto Bolívia-Brasil (Rede de Transporte da Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S.A.)  |  |   |
| ARTIGO DA MINUTA   | PROPOSTA DE ALTERAÇÃO  | JUSTIFICATIVA   |
| <b>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída - Cláusula Quarta, item 4.3</b>  | <b>Alteração/Exclusão</b><br>Excluir item 4.3<br><del>Caso seja necessário implantar alguma modificação na REDE DE TRANSPORTE para que seja prestado o SERVIÇO DE TRANSPORTE de forma segura, o TRANSPORTADOR poderá alterar a DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, mediante envio de NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR com antecedência mínima de 30 (trinta) DIAS contados da data original prevista no item 4.1 desta Cláusula do CONTRATO, informando uma nova data estimada e detalhando os motivos que ensejaram tal alteração. Tal fato não será considerado uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE</del> | O item 4.3 introduz um risco inaceitável para qualquer carregador. O carregador possui compromissos contratuais com seus clientes, não podendo estar sujeito a receber informação sobre a impossibilidade de atendimento com apenas 30 dias de antecedência. É importante notar que, em um cenário de atraso no início da prestação de serviço, é fundamental, mesmo com a exclusão do item, que os agentes tenham essa informação com a maior brevidade possível, a fim de que possam estabelecer planos de contingência. Por fim, só não deveria ser considerado FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE em caso de Força Maior, o que já está coberto pela cláusula de Força Maior. |
| <b>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída - Anexo II A - Apêndice B – B.1 (ii)</b>   | <b>Alteração</b><br>Fórmula de Encargo de Serviço de Excedente Autorizado.<br>Utilizar o fator 1, ao invés de 2 ao multiplicar o valor da tarifa.  | Para algumas situações, não há razoabilidade de o Transportador cobrar duas vezes a tarifa nos casos de excedentes autorizados. Ou seja, não há razoabilidade de o Transportador cobrar 2x a tarifa de transporte para utilização de uma zona de entrega a montante que possui ociosidade, nos casos de este  |

|   |  |  |
|---|--|--|
|   |  | mesmo Carregador ter contratado uma zona a jusante e não a esteja utilizando integralmente , não havendo incremento de risco para o Transportador, tampouco impacto a outros carregadores (lembrando que o transportador terá programado). Para os outros casos, não temos óbice à adoção de um fator superior a 1.  |
| <b>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – Anexo II A – Apêndice B – B.1 (ii)</b>                                  | <b>Comentário</b><br><br><b>Falha do transportador</b>   | Falha do transportador: Deveria estar previsto no contrato um fator multiplicador que motive o Transportador a não falhar.   |
| <b>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – Anexo II B – Apêndice B – B.1 (iii)</b>                                 | <b>Alteração</b><br><br>Fórmula de Encargo de Serviço de Excedente Não Autorizado.<br><br>Utilizar o fator 2,5, ao invés de 5 ao multiplicar o valor da tarifa.  | Não há razoabilidade de cobrar cinco vezes a tarifa nos casos de excedentes não autorizados. Ademais, já há previsão de pagamento de encargo de variação. Quais foram os parâmetros utilizados pela ANP para a escolha desses multiplicadores?   |
| <b>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – Anexo III TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS – CLÁUSULA SEGUNDA – DEFINIÇÕES</b> | <b>Alteração</b><br><br>DIA OPERACIONAL: período de 24h (vinte e quatro horas) consecutivas que se inicia às <del>10</del> 0h ( <del>dez zero</del> horas) <del>UTC, em qualquer DIA do ANO;</del> GMT-3                                       | Importante atentar para a harmonização dos Contratos de Transporte, haja vista a necessidade de um código de rede entre as Transportadoras.  |
| <b>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – Anexo III TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS – CLÁUSULA SEGUNDA – DEFINIÇÕES</b> | <b>Alteração</b><br><br>PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA OU PCR: quantidade de energia utilizada como referência, equivalente a <del>36.480</del> 37.302 MMBTU em 1,0 MMm³ de GÁS, que convertidos equivalem a <del>9.192,8</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. Sugerimos adotar as condições consideradas no Ajuste. |
| <b>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – Anexo III TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS –</b>                               | <b>Comentário</b><br><br>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:   | Item 8.2.1, alínea (iii) deverá ser considerado apenas para o Carregador que aceitou receber o gás desconforme.<br>Conforme 1.4.7 do apêndice 1, o "waiver" só será  |

|   |   |  |
|---|---|--|
| <p><b>CLÁUSULA OITAVA – FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE</b></p>  | <p>...</p> <p>(iii) O TRANSPORTADOR tenha enviado aos carregadores, conforme o caso, um AVISO DE REDUÇÃO DE FLUXO em virtude da ocorrência, ou da potencial ocorrência de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE causada por um carregador de entrada;</p>   | <p>dado pelo agente que aceitou o GÁS DESCONFORME.</p>   |
| <p><b>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – Anexo III TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS – CLÁUSULA OITAVA – FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE</b></p> | <p style="text-align: center;"><b>Alteração/Exclusão</b></p> <p>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:</p> <p>...</p> <p><del>(iv) Falha de fornecimento de gás no âmbito do(s) GSA TRANSPORTE ENTRADA ou falha de recebimento no âmbito do(s) GSA TRANSPORTE SAÍDA ou a rescisão de qualquer desses instrumentos, por qualquer motivo;</del></p>  | <p>O Transportador já se resguarda dessa falha quando obriga o Carregador de Entrada a fornecer, sem custos, o GUS necessário à prestação do serviço de transporte ou, alternativamente, reduzir ou interromper o serviço de transporte.</p> |
| <p><b>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – Anexo III TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS – CLÁUSULA OITAVA – FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE</b></p> | <p style="text-align: center;"><b>Comentário</b></p> <p>No item 8.2.1, alínea (v), deverá ser definido como MANUTENÇÕES NÃO-PROGRAMADAS. Adicionalmente, quando da ocorrência de MANUTENÇÕES NÃO-PROGRAMADAS, o volume de gás impactado na prestação de serviço de transporte deverá ser abatido do ECNU (Encargo de Capacidade Não Utilizada).</p> <p>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:</p> <p>...</p> <p>(v) Existam situações iminentes e comprovadas de risco, identificadas pelo TRANSPORTADOR, que possam ameaçar a integridade ou a segurança de suas instalações, de pessoas, ou do meio ambiente. Nestes casos, o TRANSPORTADOR poderá, preventivamente, reduzir ou interromper o SERVIÇO DE TRANSPORTE.</p> | <p>Ajuste proposto de forma a garantir ao CARREGADOR que a Manutenção será efetuada o mais breve possível e que o serviço de transporte será reestabelecido o quanto antes, de forma a minimizar o impacto aos clientes.</p>                 |

|   |  |   |
|---|--|---|
|   |  |   |
| ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – Anexo III TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS – CLÁUSULA OITAVA – FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE | <p style="text-align: center;"><b>Alteração/Exclusão</b></p> <p>8.2.2 Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE quando no contrato de transporte de entrada:</p> <p><del>(i) Um carregador de entrada não tiver disponibilizado no ponto de entrada, em um determinado DIA OPERACIONAL, QUANTIDADE DE GÁS igual à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA;</del></p>   | <p>O transportador deverá ser penalizado pela falha de modo a incentivá-lo a buscar as devidas indenizações junto ao carregador de entrada que falhou.</p> <p>Alternativamente, o transportador não deveria ser responsabilizado por falha de serviço de transporte estritamente junto ao Carregador de Saída que contratou o correspondente Carregador de Entrada</p> <p>Dessa forma, sugerimos definir o carregador de entrada que estiver lastreando o carregador de saída em versalete.</p> |
| ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – Anexo III TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS – CLÁUSULA OITAVA – FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE | <p style="text-align: center;"><b>Alteração</b></p> <p>8.2.2 Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE quando no contrato de transporte de entrada:</p> <p>“(ii) Um carregador de entrada tiver disponibilizado GÁS DESCONFORME no PONTO DE ENTRADA <b>do próprio carregador de entrada</b>, tendo ou não enviado ao TRANSPORTADOR um AVISO DE GÁS DESCONFORME;”</p>   | <p>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.</p>   |
| ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – Anexo III TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS – CLÁUSULA OITAVA – FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE | <p style="text-align: center;"><b>Alteração/Exclusão</b></p> <p><del>(iii) Um carregador de entrada tiver disponibilizado GÁS com um PODER CALORÍFICO SUPERIOR inferior ao PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA. 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 a ele devido;</del></p> | <p>A alínea (iii) está estabelecida na definição de GÁS DESCONFORME. Tal previsão está abarcada na alínea (ii).</p>   |

|  |   |   |
|--|---|---|
| <p>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – Anexo III TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS – CLÁUSULA OITAVA – FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE</p> | <p><b>Alteração/Exclusão</b></p> <p><del>(iv) A QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA, por parte do CARREGADOR DE ENTRADA, tiver sido 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;</del></p>   | <p>Não há razoabilidade para que a tolerância de 5% seja eximida de caracterização de Falha de Serviço de Transporte.</p> |
| <p>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – Anexo III TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS – CLÁUSULA OITAVA – FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE</p> | <p><b>Alteração/Exclusão</b></p> <p><del>(v) O(s) carregador(es) de entrada tenham enviado ao TRANSPORTADOR um AVISO DE GÁS DESCONFORME.</del></p>  | <p>A alínea (v) está estabelecida na definição de Gás Desconforme. Tal previsão está abarcada na alínea (ii).</p>         |
| <p>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – Anexo III TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS – CLÁUSULA OITAVA – FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE</p> | <p><b>Alteração</b></p> <p>8.2.3 Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE quando nos contratos de transporte de saída: ...</p> <p>(ii) A PRESSÃO DE SAÍDA tenha ficado abaixo do limite mínimo contratual, <u>desde que respeitados os limites do projeto</u>, mas a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA, no PONTO DE SAÍDA em questão, tiver sido maior ou igual que a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA;</p>  | <p>Essa inserção foi sugerida com o objetivo de garantir a confiabilidade da medição.</p>                                 |
| <p>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – Anexo III TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS – CLÁUSULA OITAVA – FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE</p> | <p><b>Alteração/Exclusão</b></p> <p>8.2.3 Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE quando nos contratos de transporte de saída: ...</p> <p><del>(iii) A QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA na ZONA DE SAÍDA para o carregador de saída for igual ou superior à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA nesta mesma ZONA DE SAÍDA, para o carregador em questão, independentemente das QUANTIDADES DE GÁS retiradas em cada PONTO DE SAÍDA que compõe a referida ZONA DE SAÍDA;</del></p> | <p>Os compromissos dos GSAs preveem os limites de vazão por ponto.</p>  |

|   |   |   |
|---|---|---|
| <p><b>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – Anexo III TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS – CLÁUSULA NONA – PENALIDADES POR FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE</b></p> | <p style="text-align: center;"><b>Alteração/Exclusão</b></p> <p><del>9.2 Limites de Penalidade aplicáveis ao TRANSPORTADOR</del></p> <p><del>9.2.1 O valor total das penalidades por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, em cada ANO, está limitado ao valor equivalente à aplicação do percentual de 10% (dez por cento) sobre o produto (i) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA multiplicada pelo número de DIAS do ANO em questão pelo (ii) somatório da TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA E TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO.</del></p> <p><del>9.2.2 Acima desse limite, não será exigível do TRANSPORTADOR qualquer reparação por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, exceto no que se refere à redução aplicável ao ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA, nos termos do Anexo II, A ou B, conforme o caso.</del></p> | <p>Não há razoabilidade para a disposição de capítulo de penalidade para o Transportador.</p> |
| <p><b>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS - CLÁUSULA QUINZE – GARANTIA DE PAGAMENTO</b></p>                                  | <p style="text-align: center;"><b>Alteração</b></p> <p>Proposta de redação para o item 15.1:</p> <p>“15.1. Com a finalidade de assegurar ao TRANSPORTADOR o recebimento dos pagamentos estipulados no presente CONTRATO, incluindo as verbas rescisórias, caso o CARREGADOR não se enquadre no critério de classificação de risco BBB- pela Standard &amp; Poors, ou Baa3 pela Moody’s ou BBB- pela Fitch, o CARREGADOR deverá oferecer ao Transportador uma das seguintes garantias de pagamento:</p> <p>(a) realização de depósito de recursos em conta vinculada específica aberta em favor do Transportador (“escrow account”), em valor correspondente a, no mínimo, o resultado do produto de: (i) 150 (cento e cinquenta) vezes a Quantidade Diária Contratada, pela (ii) soma entre a Tarifa de Capacidade</p>  | <p>Sugerimos a inclusão da cláusula de Garantias negociada recentemente com a TAG.</p>        |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <p>de Entrada, a Tarifa de Capacidade de Transporte, a Tarifa de Capacidade de Saída e a Tarifa de Capacidade-Empacotamento pactuadas no Contrato e corrigidas conforme os critérios do próprio Contrato com prazo de vigência de pelo menos 1 (um) ano, prorrogável por iguais períodos, para assegurar o pagamento dos valores devidos pelo Carregador ao Transportador nos termos do presente TCG e do Contrato, com exceção das verbas rescisórias;”</p> <p>(b) apresentação de Carta de Fiança, emitida em favor do Transportador, por uma instituição financeira com sede no Brasil, que não seja classificada, em escala global, abaixo de BB+ pela Standard &amp; Poors, ou Ba1 pela Moody’s ou BB+ pela Fitch, no valor total de, no mínimo, o resultado do produto de (i) 150 (cento e cinquenta) vezes a Quantidade Diária Contratada, pela (ii) soma entre a Tarifa de Capacidade de Entrada, a Tarifa de Capacidade de Transporte, a Tarifa de Capacidade de Saída e a Tarifa de Capacidade-Empacotamento pactuadas no Contrato e corrigidas conforme os critérios do próprio Contrato com prazo de vigência de pelo menos 1 (um) ano, prorrogável por iguais períodos, para assegurar o pagamento dos valores devidos pelo Carregador ao Transportador nos termos do presente TCG e do Contrato, com exceção das verbas rescisórias;</p> <p>(c) 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</p> |  |
|--|---|--|



|  |  |   |
|--|--|---|
|  | <p>escala global, em ao menos um dos seguintes níveis de classificação: BB+ pela Standard &amp; Poors, ou Ba1 pela Moody's, ou BB+ pela Fitch;</p> <p>(d) a combinação de 2 (duas) ou mais Garantias dentre as previstas nas alíneas acima, em valores individuais que, somados, sejam, no mínimo, equivalentes ao valor indicado na alínea (a) acima;</p> <p>(e) 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”, seguindo as condições mínimas indicadas nos anexos aos TCG, com o objetivo de estabelecer mecanismo financeiro que possibilite um fluxo de caixa regular e contínuo com relação ao Contrato de Serviço de Transporte Firme, através da vinculação de recebíveis, em valores correspondentes a 130% (cento e trinta por cento) do valor agregado esperado dos documentos de cobrança mensais que serão devidos pelo Carregador ao Transportador no âmbito do Contrato de Serviço de Transporte, garantindo, dessa forma, o cumprimento das obrigações pecuniárias do Carregador a serem pagas pelo mesmo ao Transportador; e (ii) qualquer uma das Garantias descritas nas alíneas (a) a (d) acima, no valor correspondente a, no mínimo, o resultado do produto de: (ii.i) 120 (cento e vinte) vezes a Quantidade Diária Contratada, pela (ii.ii) soma entre a Tarifa de Capacidade de Entrada, a Tarifa de Capacidade de Transporte, a Tarifa de Capacidade de Saída e Tarifa de Capacidade-Empacotamento pactuadas no Contrato de Serviço de Transporte Firme, corrigidas conforme os critérios do próprio Contrato de Serviço de Transporte Firme.</p> |   |
| <b>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – TERMOS E</b> | <p align="center"><b>Comentário</b></p> <p>1.2.3 As seguintes AÇÕES DE BALANCEAMENTO, dentre</p>   | Propomos que a ação (i), de emitir alertas, seja obrigatória, antes de qualquer outra ação. |



|  |  |   |
|--|--|---|
| <p><b>CONDIÇÕES GERAIS. APÊNDICE II – BALANCEAMENTO. CLÁUSULA PRIMEIRA – REGRAS DE BALANCEAMENTO</b></p>   | <p>outras, poderão ser empregadas pelo TRANSPORTADOR, para fins de BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE em cada ZONA DE BALANCEAMENTO:</p> <p>(i) Emitir alertas aos carregadores, sob a forma de NOTIFICAÇÕES;</p> <p>[...]</p>  |   |
| <p><b>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS. APÊNDICE II – BALANCEAMENTO. CLÁUSULA PRIMEIRA – REGRAS DE BALANCEAMENTO</b></p> | <p><b>Comentário</b></p> <p><b>Previsibilidade sobre a decisão de qual ação de balanceamento será priorizada</b></p>   | <p>Tendo em vista que o serviço de transporte é regulado e busca eficiência e otimização no uso da rede, sugerimos que a ANP inclua no Contrato algum critério que ordene as opções de balanceamento da rede. Ou seja, que uma lógica pré-determinada esteja prevista no contrato e oriente as decisões do transportar sobre a “ordem” para escolha das ações de Balanceamento a serem realizadas, por exemplo, da opção de menor custo para a opção de maior custo para o sistema.</p> |
| <p><b>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS. APÊNDICE II – BALANCEAMENTO. CLÁUSULA PRIMEIRA – REGRAS DE BALANCEAMENTO</b></p> | <p><b>Comentário</b></p> <p>1.2.3 As seguintes AÇÕES DE BALANCEAMENTO, dentre outras, poderão ser empregadas pelo TRANSPORTADOR, para fins de BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE em cada ZONA DE BALANCEAMENTO:</p> <p>[...]</p> <p>(iv) Restringir e/ou interromper o fluxo de gás em qualquer PONTO DE ENTRADA, PONTO DE SAÍDA, PONTO DE INTERCONEXÃO ou em qualquer outro local da REDE DE TRANSPORTE.</p>   | <p>A ação (iv) deveria ser realizada em articulação com o Carregador, de forma que este indique o PONTO DE ENTRADA, PONTO DE SAÍDA, PONTO DE INTERCONEXÃO ou qualquer outro local da REDE DE TRANSPORTE que minimize o impacto para o atendimento aos compromissos comerciais. Caso não haja convergência, o Transportador define a restrição/interrupção.</p>  |
| <p><b>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS. APÊNDICE II – BALANCEAMENTO. CLÁUSULA PRIMEIRA – REGRAS DE BALANCEAMENTO</b></p> | <p><b>Alteração</b></p> <p>1.2.5. O emprego de qualquer AÇÃO DE BALANCEAMENTO pelo TRANSPORTADOR (e a cobrança de valores correspondentes) não exime os carregadores de suas obrigações previstas no(s) seu(s) respectivo(s) contrato(s) de transporte(✚), nem tampouco afasta a aplicação de qualquer penalidade que seja devida pelo CARREGADOR em decorrência de DESEQUILÍBRIO, salvo a obrigação de efetivar o balanceamento que já tenha sido realizada pelo Transportador.</p> | <p>Caso contrário, depois da ação de balanceamento já efetivada pelo transportador, o carregador ficaria com a obrigação de balancear o sistema já balanceado.</p>  |

|  |   |  |
|--|---|--|
| <p><b>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS. APÊNDICE II – BALANCEAMENTO. CLÁUSULA PRIMEIRA – REGRAS DE BALANCEAMENTO</b></p> | <p>1.3.5 Em cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO o preço do gás relacionado às AÇÕES DE BALANCEAMENTO com emprego de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA será, para o CARREGADOR:</p> <p>(i) No caso de operação de compra e venda efetuada pelo TRANSPORTADOR, para correção de Desequilíbrio Negativo na qualidade de vendedor, e o CARREGADOR, na qualidade de comprador:</p> <p>(a) o preço do gás será igual ao preço médio do ESTOQUE DE GÁS DO TRANSPORTADOR, caso a venda ao CARREGADOR seja feita sem que haja necessidade de aquisição de gás correspondente via GSA TRANSPORTE ENTRADA; ou</p> <p>(b) o preço do gás será igual ao preço médio do ESTOQUE DE GÁS EXTRAORDINÁRIO DE ENTRADA do TRANSPORTADOR, caso seja necessária a aquisição de gás correspondente via GSA TRANSPORTE ENTRADA.</p> <p>....</p> | <p>Avaliar se é adequado tratar, em um contrato de prestação de serviço de transporte, de operação de compra e venda de molécula.</p> <p>Sugerimos uma análise da conveniência da exclusão do item e tratar desta operação em instrumento específico.</p>      |
| <p><b>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS. APÊNDICE II – BALANCEAMENTO. CLÁUSULA PRIMEIRA – REGRAS DE BALANCEAMENTO</b></p> | <p style="text-align: center;"><b>Esclarecimento</b></p> <p>1.7.1 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 Cláusula do Apêndice II do TCG, desde que o GÁS tenha origem no mesmo PONTO DE ENTRADA.</p>   | <p>Seria importante que fosse esclarecido o motivo de a operação de troca de titularidade estar restrita às quantidades oriundas do mesmo Ponto de Entrada, uma vez que esta situação restringe a flexibilidade dos carregadores de efetuarem tais trocas.</p> |

|   |   |  |
|---|---|--|
| <p><b>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS. APÊNDICE II – BALANCEAMENTO. CLÁUSULA PRIMEIRA – REGRAS DE BALANCEAMENTO</b></p>              | <p><b>Comentário</b></p> <p>1.9.1 O TRANSPORTADOR disponibilizará ao CARREGADOR, a partir do início de cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO, em intervalos de até 6 (seis) horas, o Gráfico de Balanceamento e as curvas SDS e SDP do próprio CARREGADOR, para fins de acompanhamento do BALANCEAMENTO do sistema e do desempenho de seu PORTFÓLIO na ZONA DE BALANCEAMENTO.</p>   | <p>Dada à flexibilidade restrita do carregador, seria importante que o transportador enviasse o status do desequilíbrio em base horária.</p> |
| <p><b>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS. APÊNDICE II – BALANCEAMENTO. CLÁUSULA SEGUNDA – NOMINAÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE</b></p> | <p><b>Alteração</b></p> <p>2.1.5 Com o objetivo de garantir o BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, a eficiência, segurança e a continuidade do SERVIÇO DE TRANSPORTE, caso se verifique, em qualquer DIA OPERACIONAL, a partir de uma combinação de NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE enviadas pelos carregadores, 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, <del>sem necessidade com envio de aviso</del> <del>prévia</del> <del>— NOTIFICAÇÃO</del> aos Carregadores, <del>de forma a permitir que o mesmo possa ajustar sua QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA. observando-se as informações fornecidas por cada um dos carregadores em suas respectivas NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE.</del> Excetuam-se desta regra as QUANTIDADES DE GÁS nominadas para acerto de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR.</p> | <p>Permitir que os Carregadores possam compatibilizar as Nominções.</p>  |

|   |  |   |
|---|--|---|
| <p><b>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS. APÊNDICE II – BALANCEAMENTO. CLÁUSULA SEGUNDA – NOMINAÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE</b></p>         | <p style="text-align: center;"><b>Alteração</b></p> <p>2.3.4 Em caso de não-recebimento 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 iguais <del>a zero</del> à <del>nominação</del> <b>nominação do DIA OPERACIONAL anterior</b> 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.</p>   | <p>Ajuste proposto com o intuito de minimizar o impacto para o consumidor.</p>  |
| <p><b>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS. APÊNDICE II – BALANCEAMENTO. CLÁUSULA TERCEIRA – APURAÇÃO E SALDO DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO.</b></p> | <p style="text-align: center;"><b>Esclarecimento</b></p> <p>3.2.1 Compromisso de Fluxo: O CARREGADOR deve garantir que a vazão de GÁS média, sendo esta a média móvel da vazão instantânea em base horária, apurada pelo TRANSPORTADOR, em cada PONTO DE ENTRADA e em cada PONTO DE SAÍDA em questão, ao longo de cada DIA OPERACIONAL, se mantenha equivalente à vazão constante necessária para atendimento à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA durante as 24 (vinte e quatro) horas do DIA OPERACIONAL (“VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA”), sendo que:</p> <p>(i) O CARREGADOR terá até o final da 2ª (segunda) hora do DIA OPERACIONAL para adequar a vazão de GÁS nos PONTOS DE ENTRADA e nos PONTOS DE SAÍDA, conforme o caso, à VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA do DIA OPERACIONAL em questão; e</p> <p>(ii) Caso O TRANSPORTADOR realize alteração intradiária da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE, o CARREGADOR terá até o final da 2ª (segunda) hora a partir da entrada em vigor da nova PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE para adequar a vazão de GÁS nos PONTOS DE ENTRADA e nos PONTOS DE SAÍDA, conforme o caso, à nova VAZÃO</p> | <p>Solicitamos esclarecimentos em relação ao item, pois da forma que está a redação , na prática, parece-nos inexecutável.</p> <p>Não há razoabilidade na aplicação do conceito de Vazão Programada Implícita. Além disso, este conceito é incompatível com a premissa de simplificação temporal inerente a modelos de entrada e saída.</p> |

|   |  |   |
|---|--|---|
|   | <p>PROGRAMADA IMPLÍCITA do DIA OPERACIONAL em questão; e</p> <p>(iii) A VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA dos PONTOS DE SAÍDA para fornecimento a usinas termoelétricas considerará a diferença entre o horário de início e fim do DIA OPERACIONAL e o horário de início e fim de despacho termoelétrico.</p> |   |
| <p><b>ANEXO X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída – Cláusula 5.1 (v)</b></p> <p><b>Redação original</b></p> <p>(v) a adesão, vinculação ou credenciamento, pelo CARREGADOR, ao Ajuste SINIEF 03/2018 ou a qualquer ato normativo subsequente que venha a substituí-lo ou a conceder tratamento diferenciado às obrigações tributárias relacionadas às operações de circulação e prestações de serviço de transporte de gás natural por meio de gasoduto, ao qual o TRANSPORTADOR tenha aderido ou esteja vinculada ou credenciada e, para o qual, a fruição do regime fiscal diferenciado também exija a adesão, vinculação ou credenciamento do CARREGADOR.</p> | <p><b>Esclarecimento</b></p>   | <p>Foram ofertados produtos considerando contratos de entrada e de saída, desta forma tecemos alguns comentários abaixo:</p> <p>A partir de janeiro/2019, o Ajuste SINIEF 03/2018 perdeu sua eficácia, pois não foram cumpridas as condições precedentes no prazo estipulado no documento. Desta forma, há a necessidade do CONFAZ aprovar (i) postergação do prazo referente ao período de transição para implementar o Sistema de Informação; (ii) adequação do Ajuste para o modelo de entrada e saída previsto na Chamada Pública da TBG.</p> <p>Em dezembro/2018, foi solicitado a postergação do período de transição previsto no Ajuste SINIEF 3/2018, mas Pernambuco solicitou esclarecimentos em relação aos impactos relativos as mudanças no mercado de gás natural para darem encaminhando para o assunto no âmbito do Confaz.</p> <p>Na impossibilidade de aplicação do Ajuste SINIEF 3/2018, qual será a solução de contorno para a assinatura do contrato de transporte para as seguintes situações:</p> <p>(i) faturamento do gás natural e respectivo transporte, no caso de mais de um carregador</p> |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  |   | <p>acessando a malha de transporte da TBG?</p> <p>(ii) Na hipótese de um único carregador contratando capacidade, qual será a legislação que facultará a emissão de dos documentos fiscais relativos a entrada e a saída?</p> <p>(iii) Se após a assinatura dos contratos algum estado denunciar o Ajuste, como serão cumpridas as obrigações contratuais, por exemplo o faturamento?</p>  |
| <p><b>Anexo X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída - Cláusula Décima – Faturamento</b></p> <p><b>Redação original</b></p> <p>10.3 <u>Ajustes de Medição</u></p> <p>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 TCG, o respectivo acerto deverá ser formalizado no preço do serviço relativo ao mês do término dos procedimentos de apuração nela previstos, da seguinte forma:</p> <p>(i) Nos casos em que as diferenças apuradas na forma do caput reflitam a realização de transporte de uma QUANTIDADE DE GÁS superior à que tiver sido objeto do faturamento originário, o TRANSPORTADOR realizará os ajustes necessários no DOCUMENTO DE COBRANÇA emitido no mês subsequente ao do</p> | <p><b>Exclusão</b></p> <p>Supressão do das cláusulas 10.3 e 10.4 do <b>Anexo X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída - Cláusula Décima – Faturamento</b></p> | <p>Sob o ponto de vista tributário, os Ajustes de Medição e Correção de Faturamento acarretarão necessariamente em encargos de acordo com a legislação de ICMS vigente nos Estados.</p> <p>De acordo com o Convênio SINIEF 06/1989 e Ajuste SINIEF 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Sugerimos que a cláusula seja suprimida e o TRANSPORTADOR negocie com os</p> |

|  |  |  |
|--|--|--|
| <p>término do procedimento de apuração previsto nas itens 2.7.6 e 2.7.7 do Apêndice I deste TCG, acrescendo, às QUANTIDADES DE GÁS recebidas ou entregues no referido mês, aquelas apuradas pelas PARTES.</p> <p>(ii) Caso as diferenças apuradas na forma do caput reflitam a realização de transporte de uma QUANTIDADE DE GÁS inferior à que tiver sido objeto do faturamento originário, o TRANSPORTADOR realizará os ajustes necessários no DOCUMENTO DE COBRANÇA emitido no mês subsequente ao do término do procedimento de apuração previsto nos itens 2.7.6 e 2.7.7 do Apêndice I deste TCG, deduzindo, das QUANTIDADES DE GÁS recebidas ou entregues no referido mês, aquelas apuradas pelas PARTES. 10.3.2 O CARREGADOR não poderá atribuir ao TRANSPORTADOR qualquer responsabilidade por eventual exigência 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 TCG, e se obriga a ressarcir ao TRANSPORTADOR quaisquer custos por ele incorridos, caso a autoridade fiscal venha a lhe imputar responsabilidade solidária por TRIBUTO devido pelo CARREGADOR.</p> |  | <p>representantes das Secretaria de Fazenda dos Estados para propor um tratamento diferenciado para este caso, conforme proposta de Ajuste SINIEF protocolada em dezembro de 2018.</p> |
|--|--|--|



|   |  |  |
|---|--|--|
| <p>10.4 <u>Correção de Faturamento</u></p> <p>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 TCG, no prazo de até 60 (sessenta) Dias de emissão do DOCUMENTO DE COBRANÇA, o TRANSPORTADOR emitirá, no mês subsequente ao da identificação das referidas diferenças, Documento de Cobrança para fins de acréscimo ou contendo a dedução das QUANTIDADES DE GÁS transportadas, incluindo, se aplicáveis, os acréscimos moratórios e penalidades porventura devidos segundo a legislação.</p> |  |  |
| <p><b>Anexo X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída - Cláusula Décima – Faturamento</b></p> <p><b>Redação original</b></p> <p>10.8 <u>Tributos sobre o faturamento</u></p> <p>10.8.1 Os valores das tarifas previstas nos Anexo II-A e II-B e demais valores devidos no âmbito deste CONTRATO não incluem quaisquer TRIBUTOS incidentes sobre o faturamento realizado pelo TRANSPORTADOR. Os custos de tais TRIBUTOS deverão ser arcados integralmente pelo CARREGADOR e, para essa finalidade, o</p>  | <p style="text-align: center;"><b>Alteração</b></p> <p>10.8 Tributos</p> <p>10.8.1 Os valores das tarifas previstas nos Anexo II-A e II-B e demais valores devidos no âmbito deste CONTRATO não incluem quaisquer TRIBUTOS. Os TRIBUTOS que sejam devidos em decorrência direta da execução do Contrato serão considerados no valor total faturado, por ocasião da emissão dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA.</p> <p>10.8.2 Sem prejuízo do disposto no item 10.8.1 acima, se durante o prazo de vigência do Contrato ocorrer a criação de novos tributos, a alteração de alíquotas e/ou a alteração de base de cálculo ou, ainda, a extinção de tributos existentes, a instituição de incentivos fiscais de qualquer natureza e/ou a</p> | <p>Consideramos não ser adequado, do ponto de vista jurídico-tributário, mencionar "tributos sobre o faturamento", pois pode restringir o entendimento aos tributos que tenham o faturamento como fato gerador (PIS e COFINS), não sendo o ICMS e o ISS abarcados por este conceito. Por isso, sugerimos que se utilize a expressão mais abrangente "tributos que sejam devidos em decorrência direta da execução do contrato".</p> <p>Além disso, não é juridicamente recomendável que o contrato tenha disposições nos termos originais das cláusulas, pois os tributos incidentes são de responsabilidade do transportador na qualidade de contribuinte. Apesar de ser sabido que o ônus financeiro dos tributos é repassado ao carregador no</p> |

|  |   |   |
|--|---|---|
| <p>TRANSPORTADOR deverá, por ocasião da emissão dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, relativos a quaisquer encargos, penalidades ou demais valores devidos pelo CARREGADOR na forma deste CONTRATO, acrescentá-los aos valores cobrando pela TRANSPORTADOR.</p> <p>10.8.2 Sem prejuízo do disposto no item 10.8.1 acima, se, em razão da edição ou modificação de uma norma legal, algum TRIBUTO incidente sobre o faturamento vier a ser criado, extinto, majorado ou reduzido, os valores previstos nesta Cláusula serão, para todos os fins, acrescidos conforme os novos TRIBUTOS exigíveis, de forma a fazer com que o TRANSPORTADOR permaneça auferindo o mesmo valor líquido que receberia caso não tivesse havido a referida modificação.</p> | <p>isenção ou redução de tributos, que, de forma direta, venham a majorar ou reduzir, comprovadamente, o ônus do Transportador, o valor faturado será revisto proporcionalmente à majoração ou redução ocorrida, compensando-se, na primeira oportunidade, a diferença decorrente das respectivas alterações.</p> | <p>valor total cobrado pelo serviço, do ponto de vista jurídico é mais adequado que se preveja que os tributos serão considerados no valor total faturado, e não que serão "arcados integralmente pelo carregador".</p>   |
| <p><b>Anexo X: Minuta de Contrato de Transporte de Entrada e Minuta de Contrato de Transporte de Saída - Cláusula Décima – Faturamento</b></p> <p><b>Redação original</b></p> <p>Vide item 10.8.1 acima que diz respeito a emissão dos documentos fiscais e as respectivas incidências tributárias sobre os encargos previstos nos contratos de entrada e saída.</p>   | <p><b>Esclarecimento</b></p>  | <p>Faz-se necessário esclarecer quais serão os documentos fiscais e as respectivas incidências tributárias sobre os encargos previstos nos contratos de entrada e saída: encargo de serviço de transporte; encargo de serviço excedente autorizado; encargo de capacidade de transporte não utilizada; encargo de serviço excedente não autorizado; e encargo de GUS.</p> |

|  |   |  |
|--|---|--|
| <p><b>CLÁUSULA TERCEIRA – SERVIÇO DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL (do Termos e Condições Gerais do Contrato)</b></p> <p>3.1 O SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME constitui modalidade de serviço de transporte por meio da qual o TRANSPORTADOR presta ao CARREGADOR, em base firme (salvo nas hipóteses previstas no CONTRATO), o SERVIÇO DE TRANSPORTE das QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS, através da REDE DE TRANSPORTE, até o limite da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA (mais a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, caso aplicável) para cada DIA OPERACIONAL, sempre em consonância com os termos e condições estabelecidas no CONTRATO. A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME iniciar-se-á a partir da data estabelecida no item 4.1 do CONTRATO, encerrando-se no término do prazo de vigência estabelecido no item 3.1 do CONTRATO.</p> <p>3.2 Observadas as exceções e demais disposições previstas no CONTRATO, constituem obrigações do TRANSPORTADOR:</p> <p>(i) Para cada PONTO DE ENTRADA, programar as QUANTIDADES DE GÁS a serem recebidas, com base nas QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS DE ENTRADA;</p> <p>(ii) Para cada ZONA DE SAÍDA, programar QUANTIDADES DE GÁS a serem entregues nos PONTOS DE</p> | <p style="text-align: center;"><b>Inclusão</b></p> <p>3.6 - O transporte do gás natural deve ser realizado e faturado observando os termos da legislação tributária vigente, sendo o Transportador obrigado a ressarcir o carregador em caso de este sofrer eventual autuação fiscal em razão do descumprimento da legislação tributária por parte do transportador, especialmente com relação à alocação do gás.</p> | <p>Caso haja questionamento, por parte das autoridades fiscais, em relação ao não cumprimento da legislação fiscal referente a alocação do gás natural, os carregadores exigirão ressarcimento em caso de contencioso. Desta forma, sugerimos inclusão de cláusula contratual para tratar do tema. <b>Alocação do gás é responsabilidade do transportador e os respectivos cumprimentos legais, inclusive fiscal (cláusula 3.2 do contrato). Alocação, faturamento e responsabilidade.</b></p> |
|--|---|--|

|   |  |  |
|---|--|--|
| <p>SAÍDA, com base nas QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS DE SAÍDA;</p> <p>(iii) Receber, desde que o AGENTE A MONTANTE disponibilize, em cada PONTO DE ENTRADA, as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE ENTRADA, respeitando-se os termos do Anexo I A do CONTRATO, e desde que atendidas as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS;</p> <p>(iv) Disponibilizar, para entrega ao CARREGADOR DE SAÍDA, ou a terceiro por ele indicado, em cada ZONA DE SAÍDA, conforme especificado em CONTRATO, as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA, respeitando-se os termos do Anexo I B do CONTRATO e desde que atendidas as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS; e</p> <p>(v) Informar ao CARREGADOR em caso de qualquer limitação ou interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME nos casos previstos no CONTRATO;</p> <p>(vi) Faturar mensalmente o valor referente à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME no âmbito do CONTRATO;</p> <p>3.3 Observado o disposto no item 8.2 e subitens deste TCG, o TRANSPORTADOR será</p> |  |  |
|---|--|--|

|   |  |  |
|---|--|--|
| <p>considerado como tendo descumprido as suas obrigações de receber ou de entregar QUANTIDADES DIÁRIA PROGRAMADA se, e somente se:</p> <p>(i) As QUANTIDADES DE GÁS efetivamente recebidas nos PONTOS DE ENTRADA ou as QUANTIDADES DE GÁS efetivamente entregues na ZONA DE SAÍDA forem menores que as QUANTIDADES DE GÁS programadas para injeção ou para retirada em tais PONTOS DE ENTRADA, PONTOS DE SAÍDA, PONTOS DE INTERCONEXÃO ou ZONA DE SAÍDA e, concomitantemente:</p> <p>(ii) A pressão a montante do PONTO DE ENTRADA for menor que a pressão mínima exigida em CONTRATO ou a pressão em um ou mais PONTOS DE SAÍDA for menor que a pressão mínima exigida em CONTRATO para retirada pelo CARREGADOR ou por terceiro por ele indicado.</p> <p>3.4 Sem prejuízo de qualquer outro direito estipulado no CONTRATO, o TRANSPORTADOR tem os seguintes direitos:</p> <p>(i) cobrar e receber o pagamento dos serviços relacionados ao SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME e outros serviços adicionais prestados no âmbito do CONTRATO;</p> |  |  |
|---|--|--|

|   |  |  |
|---|--|--|
| <p>(ii) em caso de falta de capacidade técnica, recusar a prestar SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME em relação às QUANTIDADES DE GÁS que excedam a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE ENTRADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE SAÍDA, mais as QUANTIDADES solicitadas como SERVIÇO DE FLEXIBILIDADE DE REDE, conforme o caso;</p> <p>(iii) resolver o CONTRATO em caso de falta de pagamento do CARREGADOR que não tenha sido sanado nos prazos estipulados no CONTRATO; e</p> <p>(iv) Recusar-se a prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME em relação ao GÁS NATURAL que não atenda às características de qualidade do gás e/ou os requisitos de pressão estabelecidos CONTRATO e seus Anexos.</p> <p>3.5 A cada DIA OPERACIONAL, o CARREGADOR poderá requisitar o transporte de QUANTIDADES DE GÁS que superem a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA no PONTO DE ENTRADA ou na ZONA DE SAÍDA, sendo que fica facultado ao TRANSPORTADOR, após análise de disponibilidade de capacidade técnica, e respeitando-se as Prioridades de Programação estabelecidas na Cláusula Segunda, Apêndice II deste TCG, programar tais quantidades como QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS (“SERVIÇO EXCEDENTE</p> |  |  |
|---|--|--|

|               |  |  |
|---------------|--|--|
| AUTORIZADO”). |  |  |
|---------------|--|--|

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