



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

NOME: Nova Transportadora do Sudeste S.A. - NTS

<div>(x) agente econômico () consumidor ou usuário</div> <div>() representante órgão de classe ou associação () representante de instituição governamental () 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
Comentário ao Edital (cl. 5.2, 5.74. e 5.7.5)		<p>Tendo em vista que a chamada pública trata da oferta de capacidade de transporte sujeita a arcabouço regulatório híbrido nos termos da legislação em vigor (recontratação de gasoduto enquadrado como “instalação de transporte existente”) e, ao mesmo tempo, inaugura novo modelo de contratação em meio a discussões de um novo desenho de mercado ainda não refletido no arcabouço legal e regulatório, gostaríamos de solicitar esclarecimentos, em linhas gerais, acerca do processo de definição das regras aplicáveis.</p> <p>Em particular, destacamos a necessidade de esclarecimentos adicionais quanto aos riscos regulatório e de demanda alocados à transportadora (inclusive com relação a investimentos ainda não amortizados), tendo em vista:</p>

		<p>(i) a modelagem da chamada pública na forma de contratos de curto prazo, com parcela da receita (10%) a ser ofertada em leilão futuro para contratação de curto prazo;</p> <p>(ii) a relação entre a receita máxima permitida, as definições das tarifas (inclusive sinal locacional) e mecanismos que poderão conferir previsibilidade ao transportador (e seus <i>stakeholders</i>) quanto à obtenção de tal receita;</p> <p>(iii) a existência de investimentos ainda não amortizados e o limitado grau de liberdade para o transportador determinar mecanismos que incentivem contratações em volume suficiente para recuperação de tais investimentos (tarifa/preço para o serviço de transporte);</p> <p>(iv) o atual estágio de maturidade do mercado de gás no país, inclusive no que diz respeito ao número de agentes e a ausência de instalações que possam conferir flexibilidade e dinamismo à operação da infraestrutura de transporte, mais particularmente no caso de contratação das capacidades de entrada e saída de forma independente (pelo mesmo carregador ou não);</p> <p>(v) as condições de contorno e financiabilidade que possam viabilizar novos projetos para expansão das redes de transporte.</p> <p>Considerando que a atividade de transporte de gás natural requer aplicação intensiva de capital e longo prazo de maturação para retorno dos investimentos, caso não seja possível dimensionar de forma clara os direitos, obrigações e os riscos aos quais os agentes estariam expostos para atuação nesse mercado regulado, dificilmente investidores e financiadores terão condições de tomar decisões de investimento alocando os seus recursos a tal mercado e, caso as tomem, tal indefinição seria interpretada como risco adicional ao negócio, sendo devidamente precificado.</p>
Comentário ao Edital (cl. 6.1.4 e 6.1.5)		<p>O cálculo do Custo Médio Ponderado de Capital (CMPC) deve refletir os riscos, incluindo de regulatório, aos quais a</p>

		<p>transportadora está exposta. A incorporação do risco país busca ajustar o retorno local em comparação com a base (EUA), embora seja possível entender que as diferenças regulatórias e a imaturidade do mercado local possam trazer risco complementar.</p> <p>Adicionalmente, há uma variável importante a ser considerada no modelo, que diverge da abordagem original: a inexistência de uma receita regulatória assegurada ou de contratos de longo prazo confere alto grau de exposição a mercado e baixa previsibilidade da receita. Dessa forma, a remuneração de parcela relevante de investimentos ainda não amortizados poderá ser materialmente comprometida caso não haja recontração após finalização dos novos contratos.</p> <p>Diante disso, pode-se considerar algumas alternativas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Revisão do cálculo do CMPC, visando a incluir o risco adicional regulatório; - Utilização de prazo de avaliação do fluxo de caixa alinhado com o prazo contratual.
Comentário ao Edital (cl. 6.2.6)		<p>Entendemos que o componente postal das tarifas deverá ser majorado, tendo em vista (i) as dificuldades de segregar de modo preciso os custos considerados comuns a todos os carregadores (em especial em sistemas de transporte com características de malhas, com diferentes entradas e saídas), (ii) a complexidade do cálculo tarifário na tentativa de buscar critérios para refletir com precisão os custos do serviço em cada ponto da malha, que dificulta entendimento pelos agentes de mercado, e (iii) os esperados efeitos de oneração das tarifas a serem pagas por carregadores localizados nas extremidades da malha em comparação com as proximidades do centro de carga, o que poderia dificultar o esperado crescimento do mercado consumidor de gás no país.</p> <p>Ressaltamos que a própria experiência europeia (por exemplo, Holanda) já vem reconhecendo a possibilidade de adoção de</p>

		<p>abordagem mais simples e com maior transparência, com alto grau de postalização da tarifa sem que isso configure que as tarifas de transporte não mais estejam reflexivas do custo do serviço.</p>
<p>Variações, Desequilíbrios, Excedentes e Segurança Operacional</p>		<p>A pretendida transição para um mercado de múltiplos agentes e contratação de capacidades de entrada e saída de forma independente (pelo mesmo carregador ou não) requer um arcabouço regulatório e contratual robusto que dê incentivos aos agentes e confira instrumentos que deem segurança e confiabilidade ao transportador.</p> <p>Tal situação se torna ainda mais desafiadora no cenário atual de ausência de instalações que confirmam flexibilidade e dinamismo à operação da infraestrutura de transporte (por exemplo, estocagem), de modo que se torna ainda mais relevante o desenho de arranjos contratuais que tragam segurança para a operação dos gasodutos de transporte.</p> <p>Nesse sentido, os mecanismos para utilização de serviço de transporte em capacidade excedente à programada devem refletir incentivos contratuais a fim de evitar comportamentos indesejáveis que possam criar riscos à operação dos gasodutos de transporte (arbitragem, subcontratação, entre outros).</p> <p>Tal questão se torna especialmente relevante para fins do cálculo do valor adicional a ser pago por Variações, Desequilíbrios e Excedentes, tendo em vista a característica predominante de produção de gás associado no país e a possibilidade de arbitragem com o custo de oportunidade do gás comparado ao de produção de petróleo e gás, que poderia trazer riscos de segurança e integridade ao sistema de transporte.</p> <p>Assim, o contrato de transporte deve ser norteado de modo que variações, desequilíbrios e excedentes pelos carregadores deve ser exceção (e não regra) e, para tanto, contemplar desincentivos para tal prática.</p>

		<p>Utilizando benchmarks internacionais como referência (por exemplo, contratos de transporte da Teréga (TIGF / França), propomos:</p> <p>(i) um fator de 5x as tarifas de entrada, saída, transporte, capacidade e empacotamento para as penalidades envolvendo Variações (tal qual já previsto na minuta de contrato para Desequilíbrios), ao invés de 2x (minuta original do contrato);</p> <p>(ii) um fator de 3x para o Encargo de Serviço Excedente Autorizado (ao invés de 2x da minuta original do contrato); e</p> <p>(iii) um fator de 6x para o Encargo de Serviço Excedente Não Autorizado (ao invés de 5x).</p>
Previsibilidade de Receita		<p>Conforme mencionado acima, a chamada pública trata da oferta de capacidade de transporte no novo modelo de contratação, em meio a discussões para um novo desenho de mercado que ainda não está refletido no arcabouço legal e regulatório.</p> <p>O risco de demanda do transportador e as incertezas legais e regulatórias no que diz respeito à sua capacidade de recuperar investimentos ainda não amortizados por meio de tarifa devem ser considerados no processo de análise dos documentos da chamada pública.</p> <p><i>Benchmarks</i> internacionais demonstram que a transição, mesmo em mercados maduros com infraestruturas amortizadas e risco de demanda significativamente inferior, ocorreu com regras temporárias que deram proteção aos transportadores com relação à recuperação da sua receita (receita regulatória assegurada).</p>
Contrato (Entrada/Saída), Definições e Anexos		<p>Notamos que as definições dos termos contratuais definidos no item 2.1 estão refletidas indistintamente em ambos os modelos de contrato de transporte (entrada/saída). Em razão disso, identificamos referências a termos definidos que estão inconsistentes com o contexto, pois são específicos de um ou outro</p>

		<p>contrato.</p> <p>Para benefício da clareza das minutas, sugerimos (i) excluir tais referências a termos não utilizados no próprio contrato; ou (ii) incluir os referidos Anexos para fins de completude das minutas.</p> <p>Apenas para referência, tal comentário seria aplicável no Contrato de Transporte (Entrada) para as definições de “Ponto de Saída”, “Pressão de Saída”, “Quantidade Excedente Autorizada, “Zona de Saída”, que se referem ao Anexo I-B (inexistente na minuta do contrato de entrada). Da mesma forma, no Contrato de Transporte (Saída) merecem atenção as definições de “Ponto de Entrada” e “Pressão de Entrada”, pois referem-se ao Anexo I-A.</p>		
<p>Apêndice A – Anexo I-A – Localização e Capacidade Técnica do Ponto de Entrada –</p>	<p>A.1 As QUANTIDADES DE GÁS serão entregues pelo CARREGADOR ou por terceiro por ele indicado, e recebidas pelo TRANSPORTADOR no PONTO DE ENTRADA</p> <p>(...)</p> <table><tr><td><u>Intervalo de Vazão Mensurável (m³/dia)</u></td></tr><tr><td></td></tr></table>	<u>Intervalo de Vazão Mensurável (m³/dia)</u>		<p>Sugerimos a inclusão de intervalo permitido para vazão, tendo em vista limitações dos instrumentos de medição.</p>
<u>Intervalo de Vazão Mensurável (m³/dia)</u>				
<p>TCG, Definições</p>	<p>CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE: a capacidade firme máxima que o TRANSPORTADOR pode oferecer aos carregadores, considerando a integridade da REDE DE TRANSPORTE, <u>já excluída a quantidade de GÁS necessária para MARGEM OPERACIONAL e GUS;</u></p>	<p>Alteração para esclarecer que a Capacidade Técnica de Transporte já seria líquida da margem operacional.</p>		
<p>TCG, Definições (inserir)</p>	<p>Inclusão de nova definição:</p> <p><u>MARGEM OPERACIONAL: parcela da CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE que possibilita o TRANSPORTADOR acomodar as flutuações comerciais e operacionais dos Serviços de Transporte</u></p>	<p>Alteração necessária para adequação relativa ao item acima (definição de CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE), para o que utilizamos a definição de margem operacional já contida na regulamentação da ANP.</p>		

	<u>ofertados, necessária para a eficiente e segura operação da REDE DE TRANSPORTE;</u>	
TCG, Definições	MANUTENÇÕES PROGRAMADAS: serviços de inspeção, manutenção, reparo, modificação ou substituição tecnicamente recomendáveis para garantia da confiabilidade da REDE DE TRANSPORTE, que demandem, ou não, a interrupção ou redução do SERVIÇO DE TRANSPORTE, sem a incidência de qualquer penalidade, <u>custo adicional ou redução de receita</u> ao TRANSPORTADOR, nos termos estipulados no item 4.2 do Apêndice I deste TCG;	Alterações para fins de clareza, pois manutenções programadas não se classificam como falha no serviço de transporte e, portanto, não devem resultar em qualquer custo adicional ou redução de receita para o transportador (conforme cláusula 8.2.1).
TCG, Definições	PERDAS EXTRAORDINÁRIAS: Qualquer QUANTIDADE DE GÁS liberada para atmosfera devido a danos, acidentes ou mau funcionamento da REDE DE TRANSPORTE decorrentes de atos ou omissões do TRANSPORTADOR, salvo na hipótese de FORÇA MAIOR definida na Cláusula Deze.	Alteração para fins de clareza, tendo em vista que eventos de Força Maior, por sua natureza, não se enquadrariam na definição de eventos decorrentes de atos ou omissões do transportador.
TCG, Definições	PERDAS OPERACIONAIS: a QUANTIDADE DE GÁS utilizada pelo TRANSPORTADOR para a manutenção do curso normal da operação da REDE DE TRANSPORTE, tais como a utilização de GÁS para sistemas auxiliares <u>e liberação de GÁS para a atmosfera conforme procedimentos operacionais;</u>	A liberação proposital de gás para a atmosfera é parte inerente de determinados procedimentos operacionais ordinários para a operação (por exemplo, passagens de pigs) e, portanto, deve estar expressamente incluída no conceito de Perdas Operacionais.
TCG, Definições	TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA: tarifa cobrada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR correspondente ao componente de cobertura dos investimentos, dos custos e das	Alteração para fins de clareza com relação ao conceito de Tarifa de Capacidade de Entrada.

	despesas fixas na proporção de 50% (cinquenta por cento) da parcela da RMP referente à contratação de capacidade de transporte dos PONTOS DE ENTRADA;	
TCG, Definições	SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL: conjunto dos elementos primários e secundários de medição de vazão, temperatura e pressão e, computadores de vazão entre outros, <u>situados em cada um dos</u> PONTOS DE ENTRADA, PONTOS DE SAÍDA ou nos PONTOS DE INTERCONEXÃO, conforme o caso, destinados a apurar a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA;	Alteração sugerida para fins de clareza da definição.
TCG, Definições / 4.3	<p>4.3. O TRANSPORTADOR assegura ao CARREGADOR que, <u>prestará os SERVIÇOS DE TRANSPORTE AO CARREGADOR e operará e manterá a REDE DE TRANSPORTE conforme os padrões de um TRANSPORTADOR RAZOÁVEL E PRUDENTE</u> enquanto tiver o GÁS sob sua custódia, empregará as melhores práticas da indústria do petróleo e do gás, internacionalmente aceitas, prestando os serviços previstos no CONTRATO com eficiência e mantendo os padrões de qualidade, segurança e proteção ambiental.</p> <p><u>TRANSPORTADOR RAZOÁVEL E PRUDENTE:</u> um TRANSPORTADOR qualificado, experiente, razoável e financeiramente sólido das instalações inerentes à REDE DE TRANSPORTE, agindo de forma razoável, prudente e antecipada que poderia ser razoavelmente esperada deste operador dentro</p>	<p>Propomos adoção do padrão já utilizado em contratos de transporte no Brasil e diversos outros países.</p> <p>Inclusão de definição de Transportador Razoável e Prudente reflete standards adequados para o pretendido serviço de transporte.</p>

	<p><u>de circunstâncias e condições similares e de acordo com a legislação aplicável (incluindo a Resolução Conjunta ANP/INMETRO nº 1/2013 e o Regulamento Técnico ANP nº 2/2011 – Regulamento Técnico de Dutos Terrestres para Movimentação de Petróleo, Derivados e Gás Natural -, anexo à Resolução ANP nº 6/2011, conforme alterados de tempos em tempos) e os padrões e práticas adicionais que seriam esperados que um operador razoável e prudente observasse enquanto operando, mantendo e gerindo a REDE DE TRANSPORTE, provendo os SERVIÇOS DE TRANSPORTE e além disso desempenhando as obrigações do TRANSPORTADOR nos termos deste CONTRATO.</u></p>	
TCG, 7.1.2	<p>7.1.2 Caberá ao CARREGADOR DE ENTRADA, no CONTRATO DE TRANSPORTE celebrado com o AGENTE A MONTANTE do PONTO DE ENTRADA, estabelecer que este disponibilize para o TRANSPORTADOR as informações referentes à QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA <u>relativamente ao DIA OPERACIONAL anterior</u> até o fim da 1ª (primeira) hora de cada DIA OPERACIONAL.</p>	<p>Alteração para fins de clareza quanto à informação a ser disponibilizada.</p>
TCG, 8.1 (i) e (ii)	<p>Será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, em um determinado DIA OPERACIONAL, quando o TRANSPORTADOR:</p> <p>No CONTRATO DE TRANSPORTE DE ENTRADA, não estiver apto a receber, <u>nos termos do item 3.3</u>, QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA (nela incluída a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA,</p>	<p>O item 3.3. prevê as condições em que o Transportador está em descumprimento com sua obrigação de transporte, de modo que é necessário fazer essa referência cruzada entre o item 8.1 e o item 3.3, para fins de consistência e clareza do contrato.</p>

	<p>quando aplicável) em um determinado PONTO DE ENTRADA; ou</p> <p>No CONTRATO DE TRANSPORTE DE SAÍDA, não disponibilizar ao CARREGADOR DE SAÍDA, em uma determinada ZONA DE SAÍDA, a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA (nela incluída a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, quando aplicável), <u>nos termos do item 3.3, e</u> de acordo com a PRESSÃO DE ENTREGA e as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS.</p>	
TCG, 8.2.1 do Contrato de Entrada	<p><u>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 e, portanto, não incidirá qualquer penalidade, custo adicional ou redução de receita ao TRANSPORTADOR:</u></p> <p>(...)</p>	A alteração tem por objetivo esclarecer que, na ausência de Falha de Serviço de Transporte, o Transportador não deve sofrer penalidades, custos adicionais ou redução de receita, dando mais clareza à alocação de riscos entre as partes do contrato.
TCG, 9.2.3 (Inserir)	<p>Inserção da cláusula abaixo:</p> <p><u>9.2.3. As penalidades por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE previstas nos itens 9.1. e 9.2 são consideradas, para todos os efeitos de direito, multa compensatória, ou seja, como prefixação de perdas e danos.</u></p>	A sugestão de inclusão da nova cláusula pretende conferir maior segurança jurídica, uma vez que o transportador não poderia assumir riscos inerentes à produção ou comercialização de gás natural, cujos montantes superam substancialmente o valor do contrato de transporte. Assim, a inserção especifica as penalidades que podem ser impostas ao transportador como multa compensatória, de modo que este não estaria sujeito a qualquer cobrança adicional com relação a perdas e danos decorrentes de falha no contrato.
TCG, 10.7.3 (Inserir)	<p><u>10.7.3 Caso o TRANSPORTADOR incorra em custos adicionais, inclusive penalidades, perante</u></p>	Sugestão de inclusão para garantir recomposição dos custos do transportador por inadimplemento causado independentemente de sua atuação.

	<u>algum carregador por conta de evento atribuível ao Carregador no âmbito deste Contrato, tais custos deverão ser reembolsados pelo Carregador, devidamente atualizados pelo índice de correção monetária e acrescidos dos juros moratórios, conforme disposto no item 10.7.1 acima.</u>	
TCG, 12.2.1	<p>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:</p> <p>(...)</p> <p><u>(ii) tentativa de furto de combustível e/ou GÁS NATURAL, ato de sabotagem, de terrorismo, de vandalismo, de invasões ou ocupação posterior das faixas de duto, -ou-</u> de destruição acidental de instalações da PARTE AFETADA, ainda que parcial, desde que sem culpa desta;</p>	Invasões na faixa de duto devem ser consideradas como evento de força maior, na medida em que se tratam de ações de terceiros que podem ocasionar danos à rede de transporte e redução da capacidade de transporte, bem como determinar a suspensão do serviço devido a riscos pessoais e patrimoniais.
TCG, 12.4.1	<p>12.4.1 A PARTE AFETADA deverá notificar por escrito a outra PARTE acerca do evento de FORÇA MAIOR, especificando a hipótese ou circunstância de FORÇA MAIOR que está sendo alegada, dentro de prazo não superior a 48-72 horas (<u>setenta e duas quarenta e oito</u> horas), contadas do momento em que tenha tomado conhecimento de tal evento <u>e da extensão dos seus impactos</u>, fornecendo uma estimativa de</p>	Adequação do prazo sugerido na cláusula 12.4.1 para possibilitar resposta em tempo hábil pelo Transportador caso a notificação de evento de força maior seja recebida na véspera de dia não útil, por exemplo.

	<p>sua duração e do provável impacto no desempenho de suas obrigações, ficando estabelecido que se a NOTIFICAÇÃO não for realizada dentro do prazo ora estabelecido, os efeitos da FORÇA MAIOR somente poderão ser considerados a contar da data da efetiva realização dessa NOTIFICAÇÃO.</p>	
TCG, 12.7.1	<p>12.1<u>12.7</u> Encargos Devidos Durante a FORÇA MAIOR</p> <p>12.1.1 <u>12.7.1</u> Nenhum evento ou circunstância de FORÇA MAIOR suspenderá ou exonerará a obrigação do pagamento <u>integral de todos os encargos devidos nos termos do Anexo II-A – Tarifas e Valores a Faturar, Apêndice B - Valores a Faturar do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA</u> nos prazos, volumes e valores previstos no CONTRATO, observado o disposto dos itens abaixo, <u>não implicando em reduções de receita, custos adicionais ou penalidades ao TRANSPORTADOR durante sua ocorrência.</u></p>	<p>A cláusula merece ajustes para fazer menção aos demais encargos aplicáveis, de modo a deixar claro que eventos de força maior não resultarão em reduções de receita do transportador, sem prejuízo do mecanismo de recuperação de créditos pelo carregador previsto na cláusula 12.8.1.</p>
TCG, 12.8.1	<p>12.8.1 Sem prejuízo do disposto no 12.7.1, caso o evento ou circunstância de FORÇA MAIOR afete o TRANSPORTADOR na sua capacidade de prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, a parcela do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e do ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA relativa à QUANTIDADE DE GÁS</p>	<p>A sugestão pretende adequar o mecanismo compensatório previsto em casos de evento de força maior para que o crédito do carregador não sobreviva ao término de vigência do Contrato de Transporte para adequada alocação dos riscos entre as partes.</p>

	<p>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 do percentual de 10% (dez por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA de cada mês, até que seja compensado o total do referido crédito <u>ou até o término da vigência deste CONTRATO, o que ocorrer primeiro.</u></p>	
<p><u>TCG, 12.10</u></p>	<p>12.10 Do FATO DO PRÍNCIPE</p> <p>12.10.1 Ocorrendo uma situação que se caracterize como fato do príncipe, <u>ou qualquer fato superveniente, extraordinário, irresistível e imprevisível</u>, e desde que e na medida que tal situação, comprovadamente, <u>(i) afete o TRANSPORTADOR, impedindo-o ou onerando-o substancialmente de tal forma que a execução de suas obrigações, previstas no CONTRATO, se torne dificultosa e/ou extremamente gravosa e /ou prejudicial, ou (ii) afete as premissas aplicáveis ao serviço de transporte e tarifas de transporte previstas neste CONTRATO, ou (iii) resulte, por qualquer motivo, na assunção, pelo TRANSPORTADOR, de um custo originalmente arcado pelo CARREGADOR,</u> acarretando um desequilíbrio econômico-financeiro ao TRANSPORTADOR, este terá o direito de <u>enviar NOTIFICAÇÃO por escrito ao CARREGADOR com propor à outra PARTE a proposta de alteração do CONTRATO DE TRANSPORTE</u></p>	<p>Caso novos custos ou atribuições originalmente arcadas pelo Carregador passem, por mudança de lei, a serem de responsabilidade do Transportador, a tarifa deve ser ajustada nesse sentido.</p>

	FIRME de modo a fazer cessar a dificuldade, a situação gravosa e/ou prejudicial, e o desequilíbrio econômico-financeiro ocorrido.	
TCG, 13.2.1	<p>13.2.1. Os seguintes eventos darão ao CARREGADOR o direito de requerer a rescisão do CONTRATO:</p> <p>(...)</p> <p>(ii) se, em decorrência de FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR deixar de transportar uma QUANTIDADE DE GÁS superior a 90% (noventa por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA por um período superior a 30-60 (trinta e sessenta) DIAS contínuos ou 45-90 (quarenta e cinco e noventa) DIAS alternados a cada ANO para este Ponto de Entrada ou Ponto de Saída conforme aplicável, exceto se a FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE tenha sido ocasionada por um evento de FORÇA MAIOR.</p>	<p>A parte final da cláusula 13.2.1.(ii) (“<i>exceto se (...)</i>”) foi corrigida tendo em vista que o conceito de “Falha de Serviço de Transporte” já exclui expressamente a hipótese de “Força Maior” e as demais previstas na cláusula 8.2.1.</p> <p>Além disso, foram sugeridas alterações aos prazos para que fiquem alinhados com os prazos previstos Resolução ANP nº 52/2015 (art. 13), pois falhas de Serviço de Transporte decorrentes de ações de terceiros, tais como a incidência de derivações clandestinas, nem sempre são prontamente identificadas no curso normal das operações. Tais prazos da Resolução ANP se aplicam à análise de documentação para emissão de autorização de construção para intervenções e obras, por exemplo.</p>
TCG, 13.1.3	<p>13.1.3 Na hipótese de rescisão do CONTRATO na forma dos itens 13.1.1 e 13.1.2 desta Cláusula, o CARREGADOR está obrigado a pagar ao TRANSPORTADOR, como indenização aplicável a tal rescisão, o valor das perdas e danos diretos, excluídos os danos indiretos e lucros cessantes. A indenização mínima devida ao TRANSPORTADOR nessa hipótese será correspondente ao valor relativo ao ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE somado ao ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA de todos os encargos devidos nos termos do Anexo II-A –</p>	<p>Propomos tal alteração de forma a possibilitar a quantificação da indenização a ser recebida pelo Transportador na hipótese de que trata essa cláusula.</p>

	<p><u>Tarifas e Valores a Faturar, Apêndice B - Valores a Faturar, nos prazos, volumes e valores previstos no CONTRATO</u> que seriam devidos até o termo final do CONTRATO, <u>sem prejuízo da cobrança de valores devidos ao TRANSPORTADOR anteriormente à rescisão do CONTRATO, devidamente atualizados pelo índice de correção monetária e acrescidos dos juros moratórios, conforme disposto no item 10.7.1 acima.</u></p>	
TCG, 13.2.4	<p>13.2.4. Na hipótese de rescisão do CONTRATO em decorrência de evento de rescisão imputável ao TRANSPORTADOR, este se obrigará a pagar ao CARREGADOR, como indenização única e aplicável a tal rescisão, o valor das perdas e danos comprovadamente e diretamente sofridos pelo CARREGADOR, excluídos desse valor quaisquer danos indiretos e lucros cessantes decorrentes desta rescisão, <u>limitada tal indenização aos valores totais previstos na cláusula 9.2.</u></p>	<p>Ajuste necessário a fim de limitar o valor de eventual indenização em caso de rescisão, tendo em vista que a simples referência a perdas e danos incorridos pelo carregador seria subjetiva e poderia dar margem a interpretações de que, por exemplo, perdas de receita em GSAs (contratos cujo valor é significativamente superior aos contratos de transporte) poderiam ser integralmente indenizáveis pelo transportador, o que não faria sentido sob o ponto de vista de alocação de riscos e retornos entre os agentes.</p>
TCG, 16.1. e 16.2	<p>16.1. O CONTRATO, bem como os direitos e obrigações deles decorrentes, poderão ser cedidos por qualquer das PARTES, total ou parcialmente, desde que haja o consentimento por escrito da outra PARTE, o qual não poderá ser imotivadamente negado se atendidos os requisitos do item 16.1.1.</p> <p><u>(...)</u></p> <p><u>16.1.2. A cessão da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE poderá ser negada pelo TRANSPORTADOR caso, a seu exclusivo critério e agindo como</u></p>	<p>É preciso definir de forma mais clara os contornos de uma cessão de contrato e de cessão de capacidade. De todo modo, em ambos os casos o Transportador precisa de informações completas sobre a cessão, a qual deverá ser técnica e economicamente viável.</p>

TRANSPORTADOR RAZOÁVEL E PRUDENTE, seja verificada a inviabilidade técnica da solicitação do CARREGADOR.

16.1.3. O TRANSPORTADOR poderá solicitar informações adicionais do CARREGADOR CEDENTE para dirimir eventuais dúvidas e obter informações adicionais sobre a solicitação de cessão da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE.

16.2. A cessão da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE, pelo CARREGADOR CEDENTE ao CARREGADOR CESSIONÁRIO, será realizada mediante consentimento por escrito do TRANSPORTADOR e celebração de por meio de ACORDO DE CESSÃO DE CAPACIDADE, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, observando-se o previsto abaixo:

16.2.1 Observados ~~os itens-item~~ 16.1 e seus subitens-16.1.1 acima, a cessão pelo prazo total remanescente do CONTRATO exonerará o CARREGADOR CEDENTE de suas obrigações contratuais cedidas, aplicando-se o disposto a seguir:

(...)

16.2.2 Observados ~~os itens~~ 16.1 e seus subitens-16.1.1 acima, a cessão por período inferior ao prazo remanescente do CONTRATO exonerará o CARREGADOR CEDENTE das suas obrigações contratuais cedidas. Nesse caso, tanto a cessão de apenas uma parcela da

	<p>CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE como da sua totalidade será realizada mediante a celebração de (a) termo aditivo ao presente CONTRATO para refletir a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE remanescente e o seu prazo de vigência e (b) na celebração de um novo CONTRATO DE TRANSPORTE entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR CESSIONÁRIO.</p> <p>16.2.3 Ao término do prazo da vigência da cessão da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE cedida nos termos do item 16.2.2, o presente Contrato será reestabelecido às as condições em vigor imediatamente antes da cessão <u>serão reestabelecidas na forma do termo aditivo mencionado no item 16.2.2.</u></p>	
TCG, 16.3	<p>16.3 Sem prejuízo de qualquer disposição de LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, o ACORDO DE CESSÃO DE CAPACIDADE deverá conter, no mínimo:</p> <p><u>(...)</u></p> <p>(iii) Remunerações e condições de pagamento, <u>pelo CARREGADOR CESSIONÁRIO ao CARREGADOR CEDENTE e/ou TRANSPORTADOR, conforme aplicável;</u></p>	Propostas de alteração para fins de aprimoramento do texto.
TCG, 16.5	<p>16.5 Os prazos máximos de vigência, as condições tarifárias e não tarifárias dos ACORDOS DE CESSÃO DE CAPACIDADE deverão ser compatíveis, do ponto de vista comercial e operacional, com os CONTRATOS</p>	Com relação às condições tarifárias aplicáveis à cessão de capacidade, entendemos que eventuais custos adicionais decorrentes da cessão – tal como eventual construção de pontos de entrada e/ou saída para viabilização do transporte – devem ser refletidos na tarifa ou, quando se tratarem de custos de transação,

	DE TRANSPORTE cedidos, <u>ressalvados eventuais custos decorrentes da cessão, que deverão ser suportados financeiramente pelo CARREGADOR CESSIONÁRIO.</u>	ser reembolsados pelo Carregador Cessionário.
TCG, 17.4.4	17.4.4 O CARREGADOR que teve sua capacidade transferida, ainda que não disponha mais do correspondente direito de reserva, nos termos do item 17.4.1, permanecerá obrigado a cumprir com todas as obrigações previstas no CONTRATO, em particular as de natureza financeira, como o pagamento <u>integral de todos os encargos devidos nos termos do Anexo II-A – Tarifas e Valores a Faturar, Apêndice B - Valores a Faturar</u> ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA e <u>apresentação das</u> garantias contratualmente previstas, referentes à CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE objeto de transferência, até a data de término do CONTRATO, ou até que tal capacidade seja efetivamente contratada pelo(s) terceiro(s) interessado(s) na forma do item 17.4.2, observando-se, sempre, o previsto no item 17.3.7, ambos itens desta Cláusula do TCG.	Ajuste para fins de maior clareza do texto.
TCG (nova cláusula 20)	Inclusão de nova cláusula 20: <u>CLÁUSULA VIGÉSIMA – DA VINCULAÇÃO DE CONTRATOS DA REDE DE TRANSPORTE</u> <u>O CARREGADOR neste ato reconhece que este CONTRATO faz parte da REDE DE TRANSPORTE, sendo conexo a, e podendo afetar, outros contratos envolvendo a prestação de serviços de transporte</u>	Em um ambiente de múltiplos carregadores, variações, desequilíbrios e demais falhas nas obrigações dos carregadores podem resultar em correspondentes falhas do Transportador perante os seus demais clientes/carregadores. Sem prejuízo do pagamento das penalidades aplicáveis devidas ao Transportador pelo carregador que causou a falha, na ausência de regulações específicas é preciso que os contratos criem mecanismos que possibilitem compensações / pagamentos

	<p><u>na REDE DE TRANSPORTE, razão pela qual as falhas do CARREGADOR no cumprimento de suas obrigações poderão afetar o cumprimento de obrigações do TRANSPORTADOR na prestação de serviços de transporte para outros carregadores. Dessa maneira, o CARREGADOR declara conhecer tal conexão, para todos os fins de direito, e, por este instrumento, adere expressamente às normas inerentes à utilização da REDE DE TRANSPORTE, dentre as quais se inclui a possibilidade de efetuar, a pedido do TRANSPORTADOR, pagamentos diretos a quaisquer outros carregadores da REDE DE TRANSPORTE que sejam decorrentes de penalidades sofridas ou danos incorridos pelo TRANSPORTADOR em outros contratos de transporte, os quais não seriam devidos não fosse a ocorrência de falhas do CARREGADOR no cumprimento de suas obrigações nos termos deste CONTRATO.</u></p>	<p>diretamente entre os carregadores, a fim de permitir que tais situações possam ser resolvidas diretamente entre o carregador que tenha causado a falha e o(s) demais carregador(es) que tenha(m) sofrido as consequências de tal falha, sem que a Transportadora precise atuar como mediadora do conflito e como responsável por coletar os valores devidos por uma parte e efetuar o pagamento à outra parte, o que seria inviável. Além disso, podem haver reflexos em outros contratos de transporte, mesmo que não relativos ao par ordenado de entrada e saída previsto na nominação. Nesse sentido, propomos que tais contratos deixem claro o compromisso inequívoco dos carregadores de arcar com as penalidades e perdas e danos incorridos pelo transportador perante outros agentes, de modo a suportar os pagamentos mútuos entre os carregadores que atuem no mesmo sistema, conforme aplicável.</p> <p>Em todo caso, ressaltamos que tais compensações / pagamentos diretos entre os carregadores deverão ser contemplados também nos Códigos de Rede ou normas operacionais aplicáveis, quando implementadas.</p>
<p>Apêndice I, item 1.3.1.5</p>	<p>1.3.1.5. Sem prejuízo do estipulado no item 1.3.1.1, ocorrendo o bloqueio ou a redução de vazão de GÁS em qualquer PONTO DE SAÍDA causado por GÁS DESCONFORME colocado no PONTO DE ENTRADA, o(s) carregador(es) que tenham colocado esse GÁS será(ão) responsável(is) pelo pagamento da penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE que venha a ser devida pelo TRANSPORTADOR a qualquer outro carregador prejudicado(s) e <u>de quaisquer DANOS POR GÁS DESCONFORME a quaisquer terceiros</u>, aplicando-se, <u>em qualquer caso</u>, o item 1.3.1.3 quando cabível.</p>	<p>Sugestão de redação adicional para esclarecer que eventuais perdas de receita do transportador decorrente de outros contratos devem ser arcadas pelo Carregador que injetou gás desconforme.</p> <p>Conforme já comentado, sugerimos que esse pagamento se dê diretamente entre os carregadores, conforme mecanismo já previsto nos itens 1.3.3.1 e 1.3.3.4</p>

<p>Apêndice I, item 1.1.4</p>	<p>Novo item 1.1.4:</p> <p><u>1.1.4 Os CARREGADORES (ou terceiros por eles indicados) devem adotar boas práticas da indústria a fim de evitar o acúmulo de partículas sólidas ou líquidas nas suas instalações de modo a não afetar as especificações do Gás.</u></p>	<p>Sugerimos que haja um standard de boas práticas para que os carregadores evitem o acúmulo de partículas e consequente efeito nas especificações do gás.</p>
<p>Apêndice I, item 2.5.3</p>	<p>2.5.3. Os dados apurados pelo SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL <u>do TRANSPORTADOR e do CARREGADOR</u> serão disponibilizados <u>reciprocamente</u> para o CARREGADOR <u>cada uma das PARTES</u>, nos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA objeto deste CONTRATO, por meio de sinal local com as informações dos registros dos elementos primários e secundários do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL (vazão, pressão e temperatura).</p>	<p>Redação proposta para possibilitar o compartilhamento de dados do Transportador e do Carregador, para uma operação mais eficiente da infraestrutura de transporte.</p>
<p>Apêndice I, item 4.2.7:</p>	<p>4.2.7. No caso de uma MANUTENÇÃO PROGRAMADA, o CARREGADOR permanecerá obrigado a pagar <u>integralmente todos os encargos devidos nos termos do Anexo II-A – Tarifas e Valores a Faturar, Apêndice B - Valores a Faturar</u> ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e o ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA atribuível ao DIA OPERACIONAL em questão.</p>	<p>Para uma correta alocação de riscos entre as partes contratuais, entendemos que todos os encargos, conforme aplicáveis, devem ser pagos quando de uma manutenção necessária para a segurança do sistema.</p> <p>Esse entendimento encontra respaldo nos procedimentos de manutenção previstos em contratos internacionais bem como em outros contratos de natureza similar aos contratos de transporte de gás, caso em que nenhuma redução é aplicada durante o período de manutenção programada.</p>
<p>Apêndice I, itens 4.3.1 e 4.3.5</p>	<p>4.3.1. Serviços de manutenção, reparo, redução de capacidade de instalações ou substituição, executados em caráter tempestivo, decorrentes de condição operacional não-prevista <u>e que não</u></p>	<p>Ajuste no item 4.3.1 para corrigir conceito relevante no que diz respeito à adequada alocação de riscos entre os agentes, tendo em vista que o item 4.3.5 indica a redução de receita do transportador para as hipóteses de Manutenção Não Programada (conceito que, por sua natureza e reflexos contratuais, não pode</p>

	<p><u>se enquadre em nenhuma das hipóteses previstas no item 8.2.1 do TCG, ou de FORÇA MAIOR</u>, que afete a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE ou coloque em risco, ameace a segurança ou a integridade da REDE DE TRANSPORTE, serão considerados como MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA.</p>	<p>incluir Força Maior ou as demais questões elencadas no item 8.2.1).</p> <p>Manutenções necessárias para a segurança do sistema e que não decorram de atos ou omissões do transportador deverão ter o tratamento já previsto nos itens 3.3, 8.2.1 e 12.7.1 do TCG, de modo a não resultar em reduções injustificadas de receita em caso de força maior ou das demais hipóteses previstas na cláusula 8.2.1.</p>
<p>Apêndice II (Balanceamento), item 1.2.3(iv)</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, <u>iniciando-se a medida a partir da instalação referente ao CARREGADOR que ocasionou o DESEQUILÍBRIO se, a critério do TRANSPORTADOR, tal ação tiver impacto positivo no balanceamento da REDE DE TRANSPORTE. Caso contrário, as AÇÕES DE BALANCEAMENTO serão definidas pelo TRANSPORTADOR de modo a minimizar os impactos para os demais carregadores.</u></p>	<p>No caso de restrição ou interrupção de fluxo para fins de balanceamento (item (iv)), sugerimos regular a ordem de prioridade para que a medida seja feita primeiro com relação ao Carregador que ocasionou o desequilíbrio e depois com os demais, desde que tal ação tenha algum impacto positivo na resolução do balanceamento da Rede de Transporte. Caso contrário, as ações de balanceamento deveriam ser definidas pelo Transportador de modo a minimizar os impactos para os demais carregadores.</p>
<p>Apêndice II (Balanceamento), item 1.4</p>	<p>1.4 PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO</p> <p>1.4.1 Alternativamente à utilização da FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA, o TRANSPORTADOR poderá comprar ou vender GÁS junto aos carregadores por meio de</p>	<p>A implementação da plataforma de balanceamento é custo adicional para o Transportador, devendo ser refletida na tarifa correspondente.</p>

	<p>PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO, <u>cujo</u> <u>correspondentes custos serão refletidos em</u> <u>encargo específico a ser aprovado pela ANP e</u> <u>absorvido pelos carregadores da REDE DE</u> <u>TRANSPORTE</u>, observando-se o previsto no item 1.4.2 abaixo.</p>	
<p>Apêndice II (Balanceamento), item 1.7.3</p>	<p>1.7.3 NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO: Até o final da <u>18^{23ª}</u> (vigésima terceira<u>décima oitava</u>) hora do próprio DIA OPERACIONAL em questão, o CARREGADOR poderá enviar ao TRANSPORTADOR NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO contendo as seguintes informações:</p>	<p>Sob o ponto de vista operacional, será necessária maior antecedência para o recebimento da Notificação de Transação para que o Transportador possa tomar as medidas previstas que decorram da troca de titularidade prevista no item 1.7.</p>
<p>Apêndice II (Balanceamento), item 2.4.3</p>	<p>2.4.3 <u>Alteração intradiária da PROGRAMAÇÃO</u> <u>DE TRANSPORTE</u> – Até o final da 9ª (nona) hora do DIA OPERACIONAL, caso tenha recebido uma solicitação de alteração intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE segundo o disposto no item 2.1.2, o TRANSPORTADOR enviará ao CARREGADOR a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária contendo modificações das QUANTIDADES DE GÁS para injeção e retirada em cada PONTO DE ENTRADA e PONTO DE SAÍDA de uma ZONA DE SAÍDA contratada, para o próprio DIA OPERACIONAL em questão, com entrada em vigor a partir do início da 11ª (décima primeira) hora de tal DIA OPERACIONAL, <u>ficando</u> <u>expressamente autorizada a alteração de</u> <u>PROGRAMAÇÃO para qualquer carregador em</u> <u>função de alteração intradiária da NOMINAÇÃO</u> <u>DE TRANSPORTE, observados os critérios do</u> <u>item 2.5.1 abaixo.</u></p>	<p>Alteração para fins de clareza da relação entre programação diária e intradiária, em especial quando relativas a carregadores do mesmo grau de prioridade.</p>

<p>Apêndice II (Balanceamento), item 2.5.2</p>	<p>2.5.2. Insuficiência de Capacidade Devido a Condições Operacionais Adversas - Sem dispensar o TRANSPORTADOR do cumprimento das obrigações estabelecidas no CONTRATO, caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR avaliar que a capacidade da REDE DE TRANSPORTE é insuficiente para programar as QUANTIDADES DE GÁS nominadas por todos os carregadores, o TRANSPORTADOR reduzirá ou suspenderá tais QUANTIDADES DE GÁS, na ordem inversa do item 2.5.1 acima, <u>podendo, caso possível sob o ponto de vista operacional, levar em conta somente as zonas afetadas pelas condições operacionais adversas.</u></p>	<p>Sugerimos que o <i>curtailment</i> seja efetuado por área de balanceamento afetada, e não para toda a Rede de Transporte.</p>
<p>Incorreções (typos)</p>		<p>Identificamos algumas pequenas incorreções (<i>typos</i>), nas seguintes cláusulas:</p> <p>(i) 12.2.1(v) – referência cruzada inexistente;</p> <p>(ii) substituir “SISTEMA” por “REDE” DE TRANSPORTE e.g. fórmula de Encargo de GUS no Anexo II-A, Apêndice B, item (v); e</p> <p>(iii) 17.2.3(iv) – substituir “PARADAS PROGRAMADAS” por “MANUTENÇÕES PROGRAMADAS”.</p>

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