

Id	LOCAL	CLÁUSULA	Item	Subitem 1	Subitem 2	TEMA	AGENTE	Contribuição (Comentário, Alteração, Inclusão, Exclusão)	JUSTIFICATIVA DOS AGENTES
1	CONTRATO (ENTRADA)	Terceira	---	---	---	Prazo	Angra Energy Partners Holdings S.A.	Contribuição: adequação do prazo contratual	<p>Prazo de Contratação – Notamos que a proposta feita pela NTS é de um contrato com prazo de 15 anos. Consideramos esse prazo adequado. Enxergamos como sendo uma proposta benéfica para o setor de energia como um todo no Brasil pelos seguintes motivos:</p> <p>(a) Certeza para Planejamento Upstream – A ANP está ciente dessa questão: o desenvolvimento de FPSOs no Brasil, geralmente, é planejado para períodos de produção de 15-20 anos. A certeza de retirada de gás associado no referido período é de suma importância para garantir a continuidade da produção planejada de óleo e gás.</p> <p>(b) Certeza para Compra e Venda de Gás Associado – Na mesma linha, os compradores e vendedores de gás natural precisam ter uma certeza de que terão acesso à capacidade de transporte para que seja possível fazer compromissos de compra e venda. Uma capacidade de contratação mais longa permitirá a opção de contratação por prazo maior (e mais previsível) tanto por produtores upstream quanto por vendedores de gás, bem como de indústrias e distribuidoras de gás, como Compradores de Gás.</p> <p>(c) Prazos Maiores para a Amortização de Financiamentos – No geral, bancos internacionais e outros financiadores são incapazes de financiar por prazos maiores do que o de contratação firme (por razões regulatórias e de gerenciamento de risco). Prazos maiores de contratação permitem a possibilidade de prazos maiores (inclusive de amortização) o que gera uma maior estabilidade, arranjos mais previsíveis para o financiamento da dívida e prazos de amortização mais longos, o que gera uma precificação mais previsível e um menor custo anual para os consumidores de serviços de transporte.</p> <p>(d) Razão Dívida/Capital Adequada – no geral, contratos mais longos deixam as instituições financeiras mais confortáveis para financiar ao nível da razão Dívida/Capital usado para fins de cálculo do Custo Médio Ponderado de Capitais (“CMPC” ou WACC). Quando menor a razão Dívida/Capital, maior o CMPC.</p>
2	CONTRATO (ENTRADA)	Considerandos	---	---	---	---	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: a construção do GASODUTO ITABORAÍ GUAPIMIRIM pretende viabilizar o escoamento do GÁS NATURAL transportado a partir do gasoduto de escoamento “Rota 3” e processado nas Unidades de Processamento de Gás Natural (UPGNs) do Polo GASLUB.	Ajuste redacional. Polo Gaslub ao invés de COMPERJ.
3	CONTRATO (ENTRADA)	Quarta	4.4	4.4	4.4	Penalidade	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Comentário: 4.4 - O TRANSPORTADOR não estará obrigado a pagar qualquer outra penalidade ou indenização ao CARREGADOR pelo atraso no início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, além daquela referenciada no item 4.3 acima.	Sobre o trecho "não estará obrigado a pagar qualquer outra penalidade ou indenização". Falhas por parte do Transportador podem ocasionar impactos na cadeia antecessora de produção de óleo e gás, assim como no suprimento aos consumidores. Da mesma forma, visando equilíbrio nas obrigações contratuais, as penalidades e demais consequências pelo não cumprimento de obrigações de outros contratos de fornecimento, por parte do carregador, vinculadas ao fornecimento do gás não transportado pela Transportadora, deveriam ser objeto de reparação pela Transportadora, pelos danos diretos ao carregador, caso ela tenha dado causa à falha no fornecimento.

4	CONTRATO (ENTRADA)	Quinta	5.2	5.2	5.2	Condições precedentes	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Solicitação de esclarecimento: (iv) o credenciamento do TRANSPORTADOR ou quaisquer outras ações pertinentes, de acordo com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, para aplicação de tratamento diferenciado às obrigações tributárias relacionadas às operações de circulação e prestações de serviço de transporte de gás natural por meio de gasoduto, nos Estados da Federação aplicáveis.	Favor esclarecer a condição precedente (iv).
5	CONTRATO (ENTRADA)	Quinta	5.3	5.3	5.3	Condições precedentes	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Solicitação de esclarecimento: (iii) o credenciamento do CARREGADOR ou quaisquer outras ações pertinentes, de acordo com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, para aplicação de 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 vinculado ou credenciado e, para o qual, a fruição do regime fiscal diferenciado também exija a adesão, vinculação ou credenciamento do CARREGADOR, nos Estados da Federação aplicáveis;	Favor esclarecer a condição precedente (iii).
6	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo I	Apêndice C	Apêndice C	Apêndice C	Pressão de Entrada	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: - Para fins ilustrativos, este Apêndice reflete pressões de entrada mínima e máxima de referência na data de assinatura deste CONTRATO, que poderão ser alteradas pelo TRANSPORTADOR, mediante acordo com os carregadores. - Durante todo o período de vigência deste Contrato, o CARREGADOR deverá respeitar as pressões de entrada mínima e máxima aplicáveis, conforme informações operacionais vigentes entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR	Não é cabível que o Transportador possa impor a alteração unilateral das pressões de entrada no GASIG mediante simples notificação. Tal alteração deverá necessariamente ser acordada entre o transportador e os carregadores.
7	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo I	Apêndice D	Apêndice D	Apêndice D	Tolerância de Variação de Programação Diária no ponto de entrada	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: - As tolerâncias previstas neste Anexo poderão ser modificadas mediante acordo com os carregadores e desde que seja dado tratamento isonômico entre os carregadores. Durante todo o período de vigência deste CONTRATO, o CARREGADOR deverá respeitar as tolerâncias aplicáveis, conforme informações operacionais vigentes. [retirar requisitos e tabela com faixas de tolerância]	Não é cabível que o Transportador possa alterar unilateralmente e a qualquer tempo os percentuais de tolerância de variação de programação. Tal alteração deverá necessariamente ser acordada entre o transportador e os carregadores. Adicionalmente, não é razoável que haja percentuais distintos de tolerância em razão da capacidade contratada entre carregadores com contratos de transporte de mesma qualidade (firme). As incertezas na produção não têm relação com o volume, inclusive porque a maior parte da produção ocorre por meio de consórcios acarretando uma distribuição proporcional das incertezas.
8	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo II	Apêndice B	Apêndice B	B.4	Tarifas e Valores a Faturar	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Comentário: B.4 Em conformidade com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL e para efeitos tributários, o TRANSPORTADOR confirma que os Conhecimentos de Transporte Eletrônico (CTE's) serão emitidos pela filial constante do quadro abaixo, a qual possui o número de identificação no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ igualmente abaixo descrito:	Ressaltamos a importância do cumprimento dos prazos legais, a fidelidade e a coerência entre os dados contidos nos CTE e os dados fornecidos como insumo do Sistema de Informações previsto na Cláusula Segunda do AJUSTE SINIEF 03, de 03 de abril de 2018, relativamente ao sistema de controle de movimentação de gás natural no sistema dutoviário.

9	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Primeira	1.1	1.1	1.1	Escopo	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Solicitação de esclarecimento: 1.1. Este TCG tem por escopo estabelecer os termos e condições aplicáveis, de forma obrigatória, ao TRANSPORTADOR e ao CARREGADOR, à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA e do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA no âmbito do CONTRATO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA e do CONTRATO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA.	Tendo em vista que a contratação se refere somente ao PR Itaboraí, favor verificar a pertinência de mencionar Serviço de Transporte Firme de Saída nos GTAs oriundos desta Chamada Pública.
10	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Segunda	---	---	---	Hora	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	HORA: significa cada intervalo de 60 (sessenta) minutos compreendido no período iniciado à 00h00 e terminando às 23h59;	Justificativa: Ajuste redacional. Ao invés de 24h59, alterar para 23h59.
11	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Segunda	---	---	---	Definição: Manutenção Não programada	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: MANUTENÇÕES NÃO-PROGRAMADAS: serviços e/ou manutenção, reparo ou substituição, tecnicamente necessários na REDE DE TRANSPORTE em situações críticas e emergenciais, que demandem a interrupção ou redução do SERVIÇO DE TRANSPORTE, por constituírem risco à segurança de pessoas ou a integridade da REDE DE TRANSPORTE ou ao meio ambiente;	Ajuste redacional para deixar mais clara que a manutenção não programada deverá ser realizada somente em situações críticas e emergenciais, que demandem a interrupção ou redução do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, por constituírem risco à segurança de pessoas, à integridade da REDE DE TRANSPORTE ou ao meio ambiente.
12	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Segunda	---	---	---	Definição: Preço de referência do gás	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: PGR ou PREÇO DE REFERÊNCIA DO GÁS: será (i) o preço de referência do GÁS, equivalente ao custo de oportunidade, conforme publicado na plataforma de trading, desde que esta esteja disponível e operacional ou disposto no GSA de Balanceamento celebrado pelo Transportador, na ausência da plataforma.	
13	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Segunda	---	---	---	Definição: Poder Calorífero de Referência	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA ou PCR: quantidade de energia utilizada como referência, equivalente a 37.302,1790 MMBTU em 1,0 MMm <sup>3</sup> de GÁS, que convertidos equivalem a 9.400 kcal/m <sup>3</sup> ;	Erro material. O fator do Ajuste SINIEF é 0,0373021790MMBTU/m <sup>3</sup> .
14	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Segunda	---	---	---	Definição: Poder Calorífero Superior	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: PODER CALORÍFICO SUPERIOR ou PCS: quantidade de energia liberada na forma de calor, por unidade de volume, medido nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA, que é produzido pela combustão, a pressão constante, em base seca, com condensação do vapor d'água por combustão. A unidade de medida será quilocalorias por Metro Cúbico de Gás (kcal/m <sup>3</sup> );	O PCS deve ser determinado em base seca e não base úmida.

15	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Segunda	---	---	---	Definição: Quantidade Medida	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	QUANTIDADE MEDIDA: volume de gás apurado pelo SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL e recebida pelo TRANSPORTADOR, nos termos da Cláusula Segunda do Apêndice I deste TCG, podendo ser, conforme o caso, (i) a QUANTIDADE MEDIDA DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou (ii) a QUANTIDADE MEDIDA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA;	Quantidade Medida normalmente está referenciada somente às condições de referência (pressão e temperatura) e não ao PCR. Com a utilização da definição de Quantidade de Gás esse conceito não foi mantido.
16	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Segunda	---	---	---	Definição: SERVIÇO DE TRANSPORT E EXTRAORDINÁRIO:	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Comentário: SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO: SERVIÇO DE TRANSPORTE objeto do presente CONTRATO, que tem o significado definido no item 3.1 da Cláusula Terceira deste TCG, podendo ser denominado também como SERVIÇO DE TRANSPORTE DE EXTRAORDINÁRIO DE ENTRADA quando prestado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE ENTRADA e SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE SAÍDA quando prestado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE SAÍDA;	O presente Contrato é firme, nos termos do seu objeto, razão pela qual sugerimos ajustar a redação desta definição.
17	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Segunda	---	---	---	Definição: SERVIÇO DE TRANSPORT E INTERRUPTÍVEL:	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Comentário: SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL: constitui modalidade de SERVIÇO DE TRANSPORTE por meio da qual o TRANSPORTADOR presta ao CARREGADOR 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, condicionado à existência de CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE e que estará sujeito à redução ou interrupção quando o TRANSPORTADOR, agindo de forma prudente, avaliar que tais reduções ou interrupções forem necessárias devido a condições operacionais ou capacidade insuficiente que possam colocar em risco a manutenção da integridade do REDE DE TRANSPORTE, podendo ser denominado também como SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA quando prestado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE ENTRADA e SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA quando prestado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE SAÍDA;	A definição aqui está um pouco diferente do disposto na Lei do Gás, não havendo ressalva de que esta modalidade não tem garantia firme. Desta forma, sugerimos adotar a redação da lei: "serviço de transporte sem garantia firme de recebimento ou entrega de volumes de gás natural, que poderá ser interrompido pelo transportador nas situações previstas em contrato, nos termos da regulação da ANP;"

18	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Segunda	---	---	---	Definição: Tributo	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: TRIBUTO: qualquer cobrança pecuniária compulsória exigida pela União, Estados, Municípios ou suas autarquias, tais como o Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS), o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS), a Contribuição para os Programas de Integração Social (PIS) e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS), bem como quaisquer outros tributos que substituam estes ou que venham a ser criados e que recaiam sobre o faturamento, a receita bruta, o preço do serviço ou o valor da operação relativa à circulação de mercadorias, a movimentação financeira ou a transação, expresso em qualquer DOCUMENTO DE COBRANÇA;	Conceito muito amplo que incorpora tributos que não decorre da execução deste contrato. Os tributos mencionados são exemplificativos, dessa forma, poderia ser discutida a inclusão de outros que não decorrem exclusivamente deste contrato.  No exemplo de penalidades, estas são reconhecidas pelo Transportador sem repercussão de crédito para o carregador. Além disso, o gross up dos tributos incidentes nessa rubrica atribui responsabilidade ao carregador de tributo em que o contribuinte é a pessoa que reconheceu a receita. O art. 3º do CTN já conceitua TRIBUTO: “Tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada.”
19	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Terceira	3	3.1	3.1.1 a) e b)	Serviço de Transporte Firme	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Solicitação de esclarecimento: 3.1.1. O SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME pode ser contratado nos seguintes tipos de qualidade: a) Nominção Livre: qualidade da contratação de (i) uma CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE ENTRADA em modalidade firme, que dá o direito ao CARREGADOR de realizar NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE sem restrições locacionais, podendo acessar qualquer ZONA DE SAÍDA da REDE DE TRANSPORTE com essa capacidade ou de (ii) uma CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE SAÍDA em modalidade firme, que dá o direito ao CARREGADOR de realizar NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE sem restrições locacionais, podendo receber gás de qualquer PONTO DE ENTRADA da REDE DE TRANSPORTE (“NOMINAÇÃO LIVRE”); ou b) Nominção Restrita: qualidade da contratação de (i) uma CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE ENTRADA em modalidade firme, que dá o direito ao CARREGADOR de realizar NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE somente em combinação com ZONAS DE SAÍDA predefinidas; (ii) uma CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE SAÍDA em modalidade firme, que dá o direito ao CARREGADOR de realizar NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE somente em combinação com PONTOS DE ENTRADA predefinidos; ou (iii) utilização da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE ENTRADA ou CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE SAÍDA conforme a qualidade de NOMINAÇÃO LIVRE, em modalidade não firme, desde que a REDE DE TRANSPORTE comporte tal utilização, a depender das PROGRAMAÇÕES DE TRANSPORTE de todos os carregadores para o DIA OPERACIONAL.	Favor esclarecer, inclusive no Edital, o benefício e vantagens para os carregadores entre as modalidades de contratação com base em nominção livre e nominção restrita. Qual é a vantagem da restrita? Haverá redução da tarifa? Qual parte da capacidade ofertada será na qualidade Livre ou Restrita?

20	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Terceira	3	3.3	3.3	Obrigações do Carregador	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 3.3. Sem prejuízo das demais disposições previstas no CONTRATO, constituem obrigações do CARREGADOR: (...) (vi) envia os melhores esforços para que seja adotado ou assegurado pelo CARREGADOR GESTOR DO PORTFOLIO mantenha o seu PORTFÓLIO equilibrado e que ele transaciona QUANTIDADES DE GÁS com outros GESTORES DO PORTFÓLIO com o objetivo de minimizar qualquer DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do seu PORTFÓLIO; (viii) Adotar boas práticas da indústria a fim de realizar as manutenções periódicas de suas instalações conectadas à REDE DE TRANSPORTE, evitando interferências indevidas na prestação dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE, incluindo, sem limitação, o acúmulo de partículas sólidas ou líquidas nas suas instalações que possam afetar as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS; (ix) Garantir acesso ao TRANSPORTADOR às suas instalações ou instalações de terceiros contratados que estejam interconectadas à REDE DE TRANSPORTE, para a realização de vistoria pelo TRANSPORTADOR, a fim de verificar o cumprimento das obrigações de manutenções periódicas; (...) [excluir (xii)] (...) Observar os procedimentos aplicáveis para o cumprimento das obrigações tributárias relativas às transações com GÁS NATURAL.	Em relação à alínea (vi), o carregador e o gestor de portfólio podem não ser a mesma pessoa, dificultando garantir o disposto no texto original. Em relação às alíneas (viii) e (ix), ambas as obrigações do carregador são pertinentes, mas também deveriam ser replicadas explicitamente ao Transportador, como boa prática e forma de preservar a qualidade do produto e equipamentos no ponto de entrega. A preocupação é ambivalente. Adicionalmente, vale destacar que já existem os instrumentos PR e PMO, que estipulam o regramento aplicável na interface de instalações do transportador e do carregador. O texto da alínea (xii) está muito amplo. Sugerimos a exclusão. Em relação à alínea (xiii), valeria a seguinte obrigação por parte do Transportador: Observar os procedimentos aplicáveis para permitir o cumprimento das obrigações tributárias relativas às transações com GÁS NATURAL por parte do CARREGADOR, em especial mas não se limitando a medições quantitativas eficazes, cumprimento de prazos no repasse de informações relacionadas aos cumprimento das obrigações tributárias principais e acessórias, fornecimento de informações ao CARREGADOR, aos Órgãos Governamentais, aos Órgãos de Controle e de Regulação e às autoridades fiscais com qualidade, fidelidade e antecedência adequada à finalidade a que se destinam, eximindo o CARREGADOR de responsabilidades e ou penalidades impostas quando este não der causa à falta de conformidade.
21	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Terceira	3	3.4	3.4	Serviço de Transporte de Gás Natural	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: (...) (v) Dar ao GÁS NATURAL recebido nos PONTOS DE ENTRADA os usos autorizados pelo CONTRATO e por este TCG.	O gás injetado pelos carregadores de entrada não poderá ser utilizado para fins de balanceamento, salvo se tal carregador de entrada tenha celebrado um GSA de Balanceamento junto ao Transportador.
22	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Quarta	4	4.1	4.1.1	Custódia do Gás	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 4.1.1. Além da custódia, o TRANSPORTADOR terá também a propriedade do (i) GÁS PARA USO NO SISTEMA adquirido do CARREGADOR ou de terceiros e do (ii) GÁS adquirido pelo TRANSPORTADOR para fins de BALANCEAMENTO. Nos dois casos, o GÁS passará à sua propriedade a partir do seu recebimento pelo TRANSPORTADOR no PONTO DE ENTRADA designado.	

23	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Quarta	4	4.2	4.2	Custódia do Gás	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 4.2. O CARREGADOR ou o terceiro que fornecerá GUS ou o GÁS para fins de BALANCEAMENTO asseguram ao TRANSPORTADOR que possuem título legítimo sobre o GÁS que está sendo disponibilizado em seu nome no PONTO DE ENTRADA e que a injeção do GÁS no PONTO DE ENTRADA, ou o seu recebimento pelo TRANSPORTADOR, não viola qualquer direito de terceiro ou dever legal. O CARREGADOR ou o terceiro deverão manter o TRANSPORTADOR a salvo de qualquer reivindicação de terceiro, inclusive, mas não apenas, em relação à titularidade desse GÁS, indenizações ou quaisquer outros encargos que sejam de responsabilidade do CARREGADOR ou do terceiro em razão da titularidade do GÁS	Os tributos incidentes sobre o faturamento de GUS e de gás de BALANCEAMENTO devem ser tratados como típicos tributos indiretos incidentes sobre o faturamento, sendo repassados ao adquirente na forma prevista para a respectiva operação, permitindo sua repercussão. Recomendamos retirar o trecho, pois caso haja cobrança de tributos sobre o faturamento do GUS por entes competentes, a repercussão ao adquirente poderia ser negada, com base nessa cláusula.
24	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Quinta	5	5.4	5.4	Empacotamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 5.4. Quaisquer custos incorridos pelo TRANSPORTADOR relativos à parcela de GÁS necessária para a formação do ESTOQUE DE REFERÊNCIA, incluindo quaisquer TRIBUTOS, exceto os tributos recuperáveis, serão repassados ao CARREGADOR DE ENTRADA ou CARREGADOR DE SAÍDA por meio de encargo específico, conforme estabelecido no Anexo II, A ou B, conforme o caso, do CONTRATO. O TRANSPORTADOR calculará a parcela de GÁS que entende necessária para compor o ESTOQUE DE REFERÊNCIA, podendo, a qualquer tempo, adequar a referida parcela às necessidades operacionais de sua REDE DE TRANSPORTE, sem prejuízo das regras de BALANCEAMENTO previstas no Apêndice II deste TCG.	Os tributos recuperáveis pelo transportador não devem ter repercussão na cadeia, pois são passíveis de crédito para o adquirente na compensação com os débitos de suas operações. Esse repasse de tributos recuperáveis causa aumento dos custos de transporte e uma incidência múltipla sobre demais tributos incidentes nas operações subsequentes.
25	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Sexta	6	6.1	6.1.1	GUS	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 6.1.1. (...) (ii) O custo total com a aquisição de GUS, incluindo quaisquer TRIBUTOS, exceto os tributos recuperáveis, será repassado ao CARREGADOR por meio de encargo específico, conforme estabelecido do Anexo II-A ou B do CONTRATO, conforme o caso;	Os tributos recuperáveis pelo transportador não devem ter repercussão na cadeia, pois são passíveis de crédito para o adquirente na compensação com os débitos de suas operações. Esse repasse de tributos recuperáveis causa aumentos dos custos de transporte e uma incidência múltipla sobre demais tributos incidentes nas operações subsequentes.

26	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Sexta	6	6.1	6.1.5	GUS	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 6.1.5. Caso o TRANSPORTADOR informe a qualquer tempo que o(s) GSA(s) GUS não foi(foram) celebrado(s) com nenhum FORNECEDOR DE GÁS, ou ainda, caso o(s) GSA(s) GUS celebrado(s) seja(m) insuficiente(s) para atender às necessidades de GUS da REDE DE TRANSPORTE, por qualquer motivo, o CARREGADOR DE ENTRADA será responsável por fornecer para o TRANSPORTADOR, a quantidade de GUS necessária para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE associada ao(s) seu(s) CONTRATO(s), sem qualquer custo ou despesa inclusive com relação aos respectivos TRIBUTOS, exceto os tributos recuperáveis pelo TRANSPORTADOR, que deverá reembolsar o CARREGADOR no montante de tributos destacados no documento fiscal de fornecimento.	A não cumulatividade prevê que os tributos destacados no documento fiscal de entrada sejam recuperados nas operações subsequentes realizadas por contribuinte do imposto, dessa forma, o TRANSPORTADOR tem condições de recuperar tais tributos e, dessa forma, deve ressarcir o Carregador que fornece o produto para uso no transporte.
27	CONTRATO (ENTRADA)	Cláusula Sexta	6	6.1	6.1.5.1	GUS	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 6.1.5.1. Na hipótese prevista no item 6.1.5 acima, o TRANSPORTADOR informará a quantidade de GUS a ser fornecida pelo CARREGADOR DE ENTRADA, em função da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA para o PONTO DE ENTRADA, considerando a combinação específica do respectivo PONTO DE ENTRADA com o(s) respectivo(s) PONTO(S) DE SAÍDA, conforme as regras estabelecidas na Clausula Segunda do Apêndice II deste TCG. [retirar restante do texto desta cláusula 6.1.5.1.]	O GUS não deverá ser contabilizado dentro da QDC do Contrato. Cada carregador deverá ter direito de fazer uso de toda a sua respectiva QDC. Ao considerar uma parte da QDC como GUS (QDP tem que ser menor ou igual a QDC+GUS), o carregador, na prática, não consegue usar a totalidade da capacidade contratada, sendo o GUS tratado como um excedente autorizado, incidindo, portanto, tarifa de transporte sobre o volume do GUS.
28	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Sexta	6	6.3.1	6.3.1.1	GUS	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Inclusão de Cláusula: 6.3.1.1 O limite de GÁS NÃO CONTADO é de 0,3% (zero vírgula três por cento) do somatório da QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA no PONTO DE ENTRADA.	Conforme melhor prática da indústria, é necessário estabelecer limite para o GÁS NÃO CONTADO.



29	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Oitava	8	8.2	8.2.1	Falha de Serviço	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 8.2.1. Nenhuma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE nos CONTRATOS DE TRANSPORTE DE ENTRADA ou nos CONTRATOS DE TRANSPORTE DE SAÍDA será caracterizada, uma vez verificado(a): (...) [exclusão (iii)] (...) (v) Injeção, por um carregador de entrada, de GÁS DESCONFORME no PONTO DE ENTRADA, tendo ou não enviado ao TRANSPORTADOR ou o TRANSPORTADOR enviado aos carregadores AVISO DE GÁS DESCONFORME, desde que o carregador tenha aceito receber determinada quantidade de GÁS DESCONFORME; (vi) Envio pelo TRANSPORTADOR aos carregadores, conforme o caso, de 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, desde que o carregador tenha aceito receber determinada quantidade de GÁS DESCONFORME; [exclusão (vii) e (viii)] (...) (xi) Existência de 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, e que demandem a realização de uma MANUTENÇÃO NÃO- PROGRAMADA quando o TRANSPORTADOR poderá, preventivamente, reduzir ou interromper o SERVIÇO DE TRANSPORTE.	Os casos de manutenção não-programada, ao nosso ver, nos termos da Cláusula 25.3.1, nos parecem ser de responsabilidade do Transportador. Assim ajustamos a definição de MANUTENÇÃO NÃO PROGRAMADA. Adicionalmente, sugerimos a exclusão da alínea (iii) e inclusão da exceção decorrente de MANUTENÇÃO NÃO PROGRAMADA na alínea (xi). Item 8.2.1, alíneas (v) e (vi) deverá ser considerado apenas para o Carregador que aceitou receber o gás desconforme. Para os carregadores que não aceitaram receber gás desconforme, deveria ser caracterizada falha do Transportador. Ainda no que concerne à alínea (v), a injeção de GÁS com um PODER CALORÍFICO SUPERIOR inferior ao PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA, mas que atenda aos limites estabelecidos na correspondente resolução da ANP, não deveria descaracterizar a falha na prestação de serviço de transporte do carregador. Vale notar que o dimensionamento de capacidade do transportador já considera uma margem operacional, que deve considerar tal flutuação de PCS dentro dos limites estabelecidos na regulação. Item 8.2.1, alíneas (vii) e (viii). Os carregadores não podem ser prejudicados em caso de falhas oriundas do GSA de GUS e/ou GSA de Balançamento. Deverá ser caracterizada falha no GTA e esse ônus do Transportador repassado aos responsáveis no âmbito dos GSA de GUS e/ou GSA de Balançamento.
30	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Oitava	8	8.2	8.2.2	Falha de Serviço	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 8.2.2. Nenhuma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE nos CONTRATOS DE TRANSPORTE DE ENTRADA será caracterizada, uma vez verificado(a) que: (...) [exclusão (ii)] (iii) a PRESSÃO DE ENTRADA tenha ficado acima ou abaixo do limite contratual, mas a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA, no PONTO DE ENTRADA em questão, tiver sido maior ou igual que a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA; ou [exclusão (iv)]	Item 8.2.2, alínea (ii). Não há razoabilidade para que a tolerância de 5% seja eximida de caracterização de Falha de Serviço de Transporte nos contratos de entrada. Item 8.2.2, alínea (iii). Erro de redação Item 8.2.2, alínea (iv). Caso um dos carregadores seja impactado e não seja disponibilizado a ele sua respectiva Quantidade Diária Programada (QDP) por culpa do outro carregador, deverá ser imputada a Falha ao Transportador, o qual deverá repassar tal ônus ao carregador que descumpriu sua respectiva QDP.
31	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Oitava	8	8.2	8.2.3	Falha de Serviço	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 8.2.3. Nenhuma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE será caracterizada nos CONTRATOS DE TRANSPORTE DE SAÍDA, uma vez verificado(a) que: (...) [exclusão (ii)] (...) (vii) a QUANTIDADE MEDIDA DE SAÍDA ao fim do DIA OPERACIONAL seja maior ao somatório de todas as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA para o mesmo PONTO DE SAÍDA em questão. [exclusão 8.2.4]	8.2.3 (ii). Nesse caso, deveria ser caracterizado Falha do Transportador com o Carregador que não foi atendido. No entanto, nesse caso, o Transportador deverá ter o direito de cobrar penalidade do carregador que retirou gás em quantidades diferentes da programada 8.2.3 (vii). Erro de redação. Retirar "ou igual". 8.2.4 Os carregadores não têm relação jurídica entre si. Desse modo, não é razoável que o transportador transfira sua responsabilidade de gerir cada um dos contratos de transporte aos carregadores. Cabe ao transportador pagar as penalidades por falha de transporte ao carregador prejudicado e, por outro lado, aplicar as penalidades ao carregador causador da ação que gerou a falha de transporte.

32	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Nona	9	9.2	9.2	Penalidades e Responsabilidades	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	<p>Alteração de texto:</p> <p>9.2. Limites de Responsabilidade do TRANSPORTADOR</p> <p>9.2.1. O valor total máximo que o TRANSPORTADOR poderá pagar ao CARREGADOR em virtude de FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE ou qualquer outra penalidade, reparação ou indenização devida ao CARREGADOR nos termos do CONTRATO (inclusive aquelas decorrentes de GÁS DESCONFORME), 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 TRANSPORTE DE ENTRADA ou TARIFA DE TRANSPORTE DE SAÍDA, conforme o caso, com a TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA no âmbito do CONTRATO, de acordo com a regulamentação aplicável.</p>	<p>Caso se entenda razoável a limitação da responsabilidade do Transportador, solicitamos limitar as penalidades aos Carregadores no mesmo montante máximo ao qual é limitada a penalidade ao Transportador disposto no item 9.2. 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. Deveria haver uma simetria nos direitos e obrigações das partes. Ademais, em contratos recentemente celebrados com a TBG, o limite de responsabilidade do Transportador é de 20% ao invés de 10%. Nesse contexto, não nos parece fazer sentido que transportadoras que atuam em uma malha integrada possuam condições distintas.</p>
33	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Nona	9	9.4.1	9.4.1.1	Penalidades e Responsabilidades	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	<p>Alteração de texto:</p> <p>9.4.1.1. O CARREGADOR DE ENTRADA deverá defender, proteger, indenizar e manter indene e protegido o TRANSPORTADOR, outros carregadores e/ou terceiros pelos seguintes danos, decorrentes da entrada de GÁS DESCONFORME no PONTO DE ENTRADA e/ou de GÁS de sua titularidade que venha a se tornar GÁS DESCONFORME após sua entrada na REDE DE TRANSPORTE por ação ou omissão não imputável exclusivamente ao TRANSPORTADOR (“DANOS POR GÁS DESCONFORME”):</p> <p>(i) Quando sofridos pelo TRANSPORTADOR, todos os danos diretos comprovadamente sofridos e/ou incorridos pelo TRANSPORTADOR, incluindo, sem limitação, (a) danos causados à REDE DE TRANSPORTE, (b) custos adicionais incorridos pelo TRANSPORTADOR para sanar a desconformidade do GÁS (tais como aqueles previstos no item 9.4.1.3) ou para realizar o BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, [excluir (c)] (d) prejuízos diretos decorrentes de todas e quaisquer reivindicações, ações, demandas, reclamações, penalidades e representações de qualquer natureza apresentadas por outros carregadores em face do TRANSPORTADOR, em razão do GÁS DESCONFORME, em qualquer caso, devendo tais valores ser compensados ou reembolsados ao TRANSPORTADOR atualizados pelo IGP-M entre a data do desembolso pelo TRANSPORTADOR e a data de reembolso pelo CARREGADOR; e [excluir (ii)]</p>	<p>Entendemos que a Cláusula de responsabilidade por gás desconforme encontra-se muito ampla. Sugerimos sua limitação aos danos diretos comprovadamente incorridos. Além disso, essa cláusula é desproporcional, já que não limita a penalidade por gás desconforme ao carregador da mesma forma que limita a do transportador.</p>

34	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Nona	9	9.4.1	9.4.1.1	Penalidades e Responsabilidades	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Comentário: 9.4.1.4. O(s) carregador(es) que tenha(m) injetado esse GÁS DESCONFORME será(ão) exclusivamente responsável(is) perante os demais carregadores ou terceiros afetados por todos e quaisquer DANOS POR GÁS DESCONFORME, incluindo quando decorrentes de eventual bloqueio ou redução de vazão de GÁS em qualquer PONTO DE SAÍDA causado pelo GÁS DESCONFORME injetado no PONTO DE ENTRADA, não respondendo o TRANSPORTADOR, nesta hipótese, por quaisquer destes DANOS POR GÁS DESCONFORME.	Entendemos que a Cláusula de responsabilidade por gás desconforme encontra-se muito ampla. Sugerimos sua limitação aos danos diretos comprovadamente incorridos. Além disso, os carregadores não têm relação jurídica entre si. Desse modo, não é razoável que o transportador transfira sua responsabilidade de gerir cada um dos contratos de transporte aos carregadores. Cabe ao transportador pagar as penalidades por falha de transporte ao carregador prejudicado e, por outro lado, aplicar as penalidades ao carregador causador da ação que gerou a falha de transporte.
35	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Nona	9	9.4.2	9.4.2.1	Penalidades e Responsabilidades	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Comentário: 9.4.2. Desconformidade Causada pelo TRANSPORTADOR 9.4.2.1. O TRANSPORTADOR é responsável perante o CARREGADOR pelos danos diretos, custos adicionais e/ou prejuízos comprovadamente por ele sofridos e/ou incorridos em decorrência do GÁS DESCONFORME causado exclusivamente pelo TRANSPORTADOR, observados os termos do item 9.2, desta Cláusula do TCG.	No caso de responsabilidade do transportador, há uma limitação aos danos diretos. Diferente do que ocorre nos casos da responsabilidade ao carregador. Faz-se necessário um tratamento equilibrado entre as Partes.
36	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Nona	9	9.4.3	9.4.3	Penalidades e Responsabilidades	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 9.4.3.1 Tendo em vista as disposições do item 19.1 da Cláusula Dezenove deste TCG, sobretudo no que diz respeito à possibilidade de o CARREGADOR vir a causar danos a outros CARREGADORES em razão da natureza dos serviços prestados a vários carregadores na REDE DE TRANSPORTE, os CARREGADORES reconhecem como danos diretos ao TRANSPORTADOR as penalidades por GÁS DESCONFORME cobrada, de forma adequada, por um outro CARREGADOR ao TRANSPORTADOR e reconhece o pagamento ao Transportador desse montante nos termos da alínea “c” da cláusula 9.4.1.1. deste TCG. 9.4.3.2. Caso tenha ocorrido DANOS POR GÁS DESCONFORME a um carregador causados pelo CARREGADOR DE ENTRADA, o TRANSPORTADOR, uma vez recebida notificação e pleito de terceiro ou do carregador prejudicado em questão, enviará ao CARREGADOR DE ENTRADA uma NOTIFICAÇÃO comprovando os DANOS POR GÁS DESCONFORME sofridos, assim como os valores pleiteados pelo(s) carregador(es) prejudicado(s). 9.4.3.3. O TRANSPORTADOR enviará NOTIFICAÇÃO, conjuntamente, ao(s) CARREGADOR DE ENTRADA quando responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME e ao(s) carregador(es) relevante(s) prejudicado pelo GÁS DESCONFORME, na qual constará (i) a identificação precisa do CARREGADOR DE ENTRADA como responsável pelo GÁS DESCONFORME, (ii) toda a documentação pertinente à identificação dos responsáveis pelo GÁS DESCONFORME, e (iii) toda documentação apresentada pelo carregador prejudicado em sua notificação inicial.	A responsabilidade por gás desconforme do Carregador de Entrada deve ser restrita aos danos diretos causados ao Transportador, nela incluída a penalidade porventura devida pelo Transportador a um Carregador de Saída.

37	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Nona	9	9.5	9.5	Penalidades e Responsabilidades	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 9.5. Responsabilidade Adicional do CARREGADOR 9.5.1. Sem prejuízo das disposições do item 9.5 e do pagamento de quaisquer penalidades aplicáveis e pré-estabelecidas nesta Cláusula Nona, o CARREGADOR e o GESTOR DO PORTFÓLIO são responsáveis, perante o TRANSPORTADOR, pelos danos diretos comprovadamente sofridos e/ou incorridos pelo TRANSPORTADOR, desde que o CARREGADOR, ou terceiros agindo em seu nome, tenham dado causa em decorrência do descumprimento das suas obrigações, ou no caso em que o cumprimento destas se torne mais oneroso, inclusive em função de redução ou interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE.	Trata-se de uma previsão de responsabilidade irrestrita do Carregador, de modo que não nos parece razoável. Considerando a relação contratual existente entre o Transportador e o Carregador, entende-se mais correto e razoável a limitação das responsabilidades aos danos diretos, observando o tratamento equilibrado com o transportador.
38	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Nona	9	9.6	9.6	Penalidades e Responsabilidades	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Inclusão de cláusula: 9.6 Limites de Penalidade aplicáveis ao Carregador 9.6.1 O valor total máximo que o CARREGADOR poderá pagar ao TRANSPORTADOR em virtude de Penalidade por QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS (cláusula 9.3.1), Penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA (cláusula 9.3.2) ou qualquer outra penalidade, reparação ou indenização devida ao TRANSPORTADOR nos termos do CONTRATO (inclusive aquelas decorrentes de GÁS DESCONFORTE), 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 TRANSPORTE DE ENTRADA ou TARIFA DE TRANSPORTE DE SAÍDA, conforme o caso, com a TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA no âmbito do CONTRATO, de acordo com a regulamentação aplicável. Acima desse limite, não será exigível do CARREGADOR qualquer reparação por QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS (cláusula 9.3.1), Penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA (cláusula 9.3.2) ou qualquer outra penalidade, reparação ou indenização ao TRANSPORTADOR (inclusive no que diz respeito a GÁS DESCONFORTE).	Da mesma maneira que foi previsto limite de responsabilidade para o Transportador (cláusula 9.2), deve ser limitada a responsabilidade dos carregadores, em respeito ao princípio da isonomia.
39	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Décima	10	10.1	10.1.1	Faturamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 10.1.1. Até o sétimo DIA ÚTIL de cada mês, o TRANSPORTADOR enviará para o CARREGADOR, conforme aplicável, os DOCUMENTOS DE COBRANÇA relativos: (a) aos encargos previstos no Anexo II-A ou II-B, conforme o caso, Apêndice B do CONTRATO, (b) às penalidades e demais valores que tenham se tornado devidos pelo CARREGADOR, no mês antecedente, nos termos do CONTRATO, (c) às ações visando ao BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, nos termos do Apêndice II do Anexo III do TCG.	7º dia x 5º dia Atentar para o AJ SINIEF 3/18 – cláusula 3ª: “§ 3º Os documentos fiscais relativos às operações de circulação e prestações de serviço de transporte dutoviário de gás natural, definidas neste ajuste, poderão ser emitidos mensalmente, de forma englobada, até o 5º dia útil do mês subsequente ao do fato gerador, sem prejuízo do recolhimento do ICMS relativo a esse fato gerador na data prevista na legislação. Na hipótese de os documentos de cobrança serem vinculados aos documentos fiscais, sugerimos a alteração de 7º para 5º dia.

40	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Décima	10	10.1	10.1.3	Faturamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 10.1.3. O TRANSPORTADOR deverá enviar, até o sétimo DIA ÚTIL, relatório em formato de planilha eletrônica contendo as informações dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA.	A verificação pelos carregadores da procedência ou não do faturamento feito pelo Transportador só é possível após o envio da(s) planilha(s) eletrônica(s) contendo as informações dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA. Desse modo, até para que o carregador possa cumprir os requisitos contratuais para constituição de controvérsia é necessário que haja prazo específico para que o transportador envie as planilhas e seja em, no máximo, 2 dias úteis após o faturamento.
41	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Décima	10	10.2	10.2.3	Faturamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 10.2.3. Caso o TRANSPORTADOR identifique, após a emissão de DOCUMENTOS DE COBRANÇA ESTIMADOS, que os valores que lhe são devidos são maiores do que os que foram lançados com base em estimativas, o TRANSPORTADOR terá o direito de cobrar do CARREGADOR a diferença apurada, corrigida monetariamente de acordo com o IGP-M, no primeiro mês subsequente ao da data em que a diferença tiver sido identificada, salvo em casos de força maior ou nos casos em que a responsabilidade pelo atraso não tenha sido comprovadamente atribuída ao CARREGADOR.	O carregador não deverá ser penalizado com a incidência de multas e acréscimos, na hipótese de não ter dado causa ao faturamento equivocado. Adicionalmente, nesse caso não é cabível encargos moratórios, na medida em que não há atraso no pagamento imputável ao carregador, sendo admissível no máximo a correção monetária.
42	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Décima	10	10.2	10.2.5	Faturamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 10.2.5 Após as 10:00 horas do terceiro DIA ÚTIL do MÊS, caso o CARREGADOR ainda não tenha prestado ao TRANSPORTADOR as informações necessárias ao faturamento, o TRANSPORTADOR poderá emitir os DOCUMENTOS DE COBRANÇA com base em estimativas próprias, restando aplicáveis as mesmas disposições do item 10.2.4 desta Cláusula do TCG, para o período compreendido entre o terceiro DIA ÚTIL e o dia da emissão dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA.	Nesse caso, haverá emissão de novo Documento de Cobrança pelo Transportador e, portanto, não é razoável que a emissão ocorra em data posterior e se mantenha a data de vencimento original.
43	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Décima	10	10.2	10.2.6	Faturamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: [exclusão 10.2.6.]	As regras aplicáveis à execução das Garantias estão regidas pela Cláusula Quinze. Os itens 10.2.4 e 10.2.5 versam sobre emissão de Documento de Cobrança, não sendo pertinente a redação contida no item 10.2.6. Eventual inadimplemento de pagamento do carregador que dê o direito de o Transportador executar a Garantia já está abarcado na cláusula Décima Quinta.
44	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Décima	10	10.3	10.3.2	Faturamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: [exclusão 10.3.2.]	Os contratos comerciais devem primar pelo equilíbrio entre as cláusulas, sendo importante garantir a reciprocidade entre as partes. O Transportador tem responsabilidade sobre o produto que movimenta e deve garantir segurança ao carregador sobre as informações prestadas que sejam importantes para o recolhimento do tributo. Caso o fisco entenda haver essa responsabilização do mesmo, não haveria que exigir qualquer ressarcimento ao transportador. Na hipótese de o direito de regresso ser mantido, ele deverá valer para ambas as partes, em ambos os sentidos.

45	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Décima	10	10.4	10.4	Faturamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 10.4. Correção de Faturamento 10.4.1. Caso, no prazo máximo de até 180 (cento e oitenta) DIAS da emissão do DOCUMENTO DE COBRANÇA, haja identificação de diferenças nas QUANTIDADES DE GÁS transportadas para o CARREGADOR, não decorrentes de eventos de medição, nos termos do item 2.7 da Cláusula Segunda do Apêndice I deste TCG, 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. Nenhum ajuste será possível após transcorrido o prazo máximo de 180 (cento e oitenta) DIAS da emissão do DOCUMENTO DE COBRANÇA.	O Ajuste Sinief 22/21 permite ajustes de faturamento em prazo não superior a 180 dias da emissão do documento fiscal. Dessa forma, a previsão de 60 dias restringe demais ajustes previstos na legislação. Adicionalmente, entendemos que deve haver cláusula que incentive ajustes dentro do prazo do 25º dia do mês subsequente ao faturamento, considerando que há redução de custos tributários vinculados à correção.
46	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Décima	10	10.5	10.5.1	Faturamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 10.5. Prazo e Forma de Pagamento 10.5.1. O CARREGADOR pagará os valores indicados em cada DOCUMENTO DE COBRANÇA até o 10º (décimo) dia do segundo mês subsequente da data da emissão do DOCUMENTO DE COBRANÇA. Caso o DOCUMENTO DE COBRANÇA seja enviado ao CARREGADOR após o sétimo DIA ÚTIL do mês, em decorrência de motivo exclusivamente imputável ao TRANSPORTADOR, o CARREGADOR efetuará o pagamento até o 30º (trigésimo) DIA após a data do recebimento do respectivo DOCUMENTO DE COBRANÇA. 10.5.1.1. Sem prejuízo do disposto acima, caso haja a adoção de CTE único, a data de pagamento do presente CONTRATO deverá considerar a mesma data de pagamento dos demais CONTRATOS DE TRANSPORTE vigentes entre o Transportador e o CARREGADOR.	O 21º dia do próprio mês de emissão do documento de cobrança é de operacionalização inexecutável, dada a etapa de validação e conferência de apuração dos volumes alocados. Sem prejuízo do disposto acima, caso haja a adoção de CTE único, a data de pagamento do presente contrato deverá considerar a mesma data de pagamento dos demais GTAs vigentes entre o Transportador e o respectivo carregador.
47	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Décima	10	10.6	10.6.1	Faturamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 10.6.1. O CARREGADOR deverá efetuar o pagamento integral dos valores indicados no DOCUMENTO DE COBRANÇA, sem qualquer direito de dedução, retenção ou compensação em face do TRANSPORTADOR, exceto àquelas retenções previstas na legislação, tais como as devidas por responsabilidade tributária ou no caso de quantias controversas devidamente notificadas ao Transportador nos termos da cláusula 11.2 (i) deste TCG.	Ajuste redacional para refletir o disposto na legislação vigente. Adicionalmente, neste ponto, verificamos que há um tratamento diferenciado entre Carregador e Transportador, uma vez que ao Carregador não cabe o direito de dedução, retenção e compensação, direitos estes permitidos ao Transportador (item 10.6.2). Há a necessidade de tratamento isonômico entre as Partes.
48	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Décima	10	10.6	10.6.2	Faturamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Exclusão de Texto: [excluir 10.6.2.]	A fim de conferir manter equilibradas os direitos e obrigações dos carregadores e transportador, uma vez que não se admite compensação para os carregadores (cláusula 10.6.1) não deve ser admitido que o transportador possa compensar quantias devidas ao carregador.

49	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Décima	10	10.7	10.7.2	Faturamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 10.7.2. Se, após 30 (trinta) DIAS do vencimento de determinado DOCUMENTO DE COBRANÇA, o CARREGADOR ainda não tiver efetuado seu integral pagamento com os acréscimos moratórios previstos no item 10.7.1 desta Cláusula do TCG, o TRANSPORTADOR poderá, a seu critério, optar por limitar ou suspender a prestação dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE em favor do CARREGADOR até a integral liquidação do débito. -	Prazo desproporcional à consequência para o carregador. Sugere-se ampliar o prazo para 30 dias
50	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Décima	10	10.7	10.7.3	Faturamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Exclusão de texto: [exclusão 10.7.3]	A responsabilidade dos carregadores deve ser limitada aos danos diretos, conforme disciplinado na cláusula nona.
51	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Décima	10	10.8	10.8.1	Faturamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 10.8.1. Os valores das tarifas previstas nos Anexos IIA ou II-B, conforme aplicável, e demais valores devidos no âmbito deste CONTRATO não incluem quaisquer TRIBUTOS. O TRANSPORTADOR deverá, por ocasião da emissão dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, relativos a quaisquer encargos ou demais valores devidos pelo CARREGADOR, decorrente da execução do objeto do CONTRATO, acrescentar os TRIBUTOS que sejam devidos em decorrência da execução deste CONTRATO, conforme aplicável.	Os tributos devidos pelo transportador em decorrência do reconhecimento de receitas outras não decorrentes da execução deste contrato não devem ser objeto de repasse ao carregador, pois são exclusivas do mesmo sem direito a crédito pelo carregador, tal como penalidade.
52	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Décima	10	10.8	10.8.2	Faturamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 10.8.2. Sem prejuízo do disposto no item 10.8.1 desta Cláusula do TCG, se durante o prazo de vigência deste CONTRATO, ocorrer a criação ou extinção de fato gerador de TRIBUTOS existente ou não, ou a alteração de alíquota ou base de cálculo de um TRIBUTO existente, os valores previstos nesta Cláusula serão, para todos os fins, acrescidos ou reduzidos 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, inclusive em relação a regimes fiscais diferenciados.	Avaliar cláusula que permita o equilíbrio contratual, aumento ou redução do efeito tributário. (crédito presumido do Transporte)
53	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Onze	11	11.1	11.1	Cobrança	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: As PARTES terão até o dia de vencimento de qualquer DOCUMENTO DE COBRANÇA para questionar os valores cobrados pela outra PARTE. [retirar texto restante] - Justificativa:	Prazo muito curto para constituir controvérsia, incompatível com a apuração devida do ocorrido, especialmente no caso de ponto de recebimento ou entrega compartilhado entre múltiplos agentes. Além disso, é juridicamente inadmissível que se estabeleça prescrição/decadência/preclusão do direito de reaver quantias pagas indevidamente por mera convenção entre as partes.

54	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Onze	11	11.2	11.2	Cobrança	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 11.2 Para se opor, no todo ou em parte, ao pagamento de qualquer DOCUMENTO DE COBRANÇA, a PARTE reclamante deverá optar por (i) reter consigo a importância controversa ou (ii) efetuar, até a data do seu vencimento, o pagamento integral do valor indicado no DOCUMENTO DE COBRANÇA questionado e. Em qualquer dos casos, a parte reclamante deverá notificar a PARTE reclamada a respeito de sua impugnação, informando, em detalhes, a quantia controversa, as razões de seu desacordo, além de outros elementos que julgue importantes para elucidar a controvérsia.	Havendo controvérsia, não é razoável que o carregador não tenha a opção de reter consigo a parcela controvertida.
55	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Doze	12	12.2.1	12.2.1	Força Maior	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 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 do TCG, serão aceitos como eventos de FORÇA MAIOR: (...) [retirar (iv)] qualquer evento ou situação que afete, comprovadamente, o cumprimento das obrigações do TRANSPORTADOR em qualquer contrato de transporte, desde que tal evento ou situação possa ser caracterizado como FORÇA MAIOR;	Em relação à alínea (iv), entendemos que se trata de um conceito genérico, especialmente em um momento em que estão sendo publicadas novas resoluções para regular o mercado de GN.  Em relação à alínea (v), há previsão de que qualquer ato de força maior em contratos conexos que afete este Contrato poderá ser alegado pelo Transportador. Não há razoabilidade de manter tal previsão. Ademais, no item 12.3.1, v, o Carregador não poderá alegar Força maior caso haja qualquer evento de Força Maior com seus contratados, de modo que verificamos, mais uma vez, um tratamento diferenciado entre as obrigações do Transportador e do Carregador, não havendo equilíbrio entre obrigações similares.
56	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Doze	12	12.3.1	12.3.1	Força Maior	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Comentário: 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 eximirão as PARTES de cumprirem com suas obrigações constantes do presente CONTRATO: (...) (v) qualquer evento, de FORÇA MAIOR ou não, ocorrido a um contratado, consorciado ou subcontratado de um CARREGADOR DE ENTRADA, que o impeça de disponibilizar o GÁS nos PONTOS DE ENTRADA, ou de um CARREGADOR DE SAÍDA de retirar GÁS nos PONTOS DE SAÍDA.	Este item não está equilibrado com o disposto no item 12.2.1, v.



57	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Doze	12	12.9	12.9	Força Maior	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	<p>Alteração de texto:</p> <p>12.9. Evento de FORÇA MAIOR do CARREGADOR 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, 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 ao TRANSPORTADOR, sendo certo que essa parcela constituirá um crédito de capacidade de transporte em favor do CARREGADOR. O crédito de capacidade de transporte em favor do CARREGADOR poderá ser compensado por este durante o período de vigência do CONTRATO, de acordo com a seguinte ordem de preferência:</p> <p>(i) Mediante nomeação de QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS, quando houver CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE suficiente para autorizar a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE de tais QUANTIDADES DE GÁS, e somente na medida em que tal CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE possa ser utilizada pelo CARREGADOR sem afetar de forma adversa a capacidade do TRANSPORTADOR de desempenhar os SERVIÇOS DE TRANSPORTE de acordo com os CONTRATOS DE TRANSPORTE celebrados com outros carregadores, nem resultar em penalidades ao TRANSPORTADOR no âmbito de tais CONTRATOS DE TRANSPORTE. Em nenhuma hipótese, poderá o CARREGADOR compensar seu crédito de capacidade de transporte resultante da aplicação deste item 12.8.1 com NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE dentro da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE.</p> <p>Caso não haja a possibilidade de PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE de QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS, mediante dedução de futuros ENCARGOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME e ENCARGOS DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO</p>	<p>Em caso de evento de Força Maior do Transportador, a parcela do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE relativa à QUANTIDADE DE GÁS afetada pela FORÇA MAIOR paga pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR constituirá um crédito de capacidade de transporte em favor do CARREGADOR.</p> <p>De forma análoga, entendemos que em caso de Força Maior do Carregador, também deverá ocorrer o crédito ao Carregador.</p>
58	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Treze	13	13.1	13.1.1	Término Antecipado	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	<p>Alteração de texto:</p> <p>13.1. Eventos de Rescisão por Motivo Imputável ao CARREGADOR</p> <p>(i) em prejuízo dos direitos de compensação e execução das GARANTIAS DO CONTRATO aplicáveis, conforme previstos neste CONTRATO, em caso de atraso no pagamento de um DOCUMENTO DE COBRANÇA por período igual ou superior a 60 (sessenta) DIAS contados do seu vencimento, salvo se submetido ao procedimento previsto na Cláusula Onze deste TCG;</p> <p>(...)</p> <p>[exclusão (iii)]</p>	<p>Item (i): Não é proporcional que o atraso de 30 dias no pagamento enseje a rescisão de um contrato de 15 anos. Assim, sugerimos que se amplie o prazo para 60 dias</p> <p>Item (iii): Esta previsão encontra-se genérica, dando ao Transportador uma discricionariedade para alegar descumprimento de qualquer obrigação como causa de rescisão, razão pela qual sugerimos sua exclusão. Alternativamente, sugerimos que se amplie o prazo para 60 dias, de modo que seja ao menos possível identificar as causas do alegado descumprimento e apresentar as devidas justificativas para eventual controvérsia, se for o caso.</p>

59	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Treze	13	13.1	13.1.5	Término Antecipado	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 13.1.5. Na hipótese de rescisão do CONTRATO na forma dois itens 13.1.1, 13.1.2 e 13.1.3 desta Cláusula do TCG, o CARREGADOR está obrigado a pagar ao TRANSPORTADOR, como única indenização aplicável a tal rescisão, o valor das perdas e danos diretos sofridos pelo TRANSPORTADOR, excluídos desse valor quaisquer danos indiretos e lucros cessantes decorrentes desta rescisão. A indenização máxima devida ao TRANSPORTADOR nessa hipótese será correspondente ao valor relativo a todos os encargos previstos no Anexo II-A ou B – Tarifas e Valores a Faturar, Apêndice B – Valores a Faturar do CONTRATO, nos prazos, volumes e valores que seriam devidos até o final do PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, 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 da Cláusula Décima deste TCG. [exclusão 13.1.5.1.]	A indenização devida em caso de rescisão deve estar limitada ao disposto nessa cláusula. Adicionalmente, sugerimos a exclusão do item 13.1.5.1, uma vez que a hipótese de rescisão antes da DIOC já está abarcada no item 13.1.5, gerando dubiedade sobre qual montante a ser indenizado nesta hipótese.
60	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Quinta	15	15.1	15.1	Garantias	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 15.1. Com a finalidade de assegurar ao TRANSPORTADOR (i) a recuperação do INVESTIMENTO EM INSTALAÇÃO ADICIONAL DE TRANSPORTE (“GARANTIA DE INVESTIMENTO”); e [exclusão (ii)] (ii) o recebimento de pagamentos estipulados no presente CONTRATO, incluindo, sem limitação, as verbas rescisórias determinadas na forma do item 13.1.4 deste TCG e os valores correspondentes a quaisquer DOCUMENTOS DE COBRANÇA, o CARREGADOR deverá instituir e manter, em favor do TRANSPORTADOR, a GARANTIA GERAL DO CONTRATO, apresentando-a nos prazos e montantes previstos nesta Cláusula do TCG, sob uma das seguintes modalidades: (...) (iii) 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.	A Garantia Global do Contrato considera os pagamentos devidos pelo carregador ao Transportador decorrentes do Contrato, não havendo necessidade de aportar uma garantia específica para fins de balanceamento, uma vez que os custos de balanceamento são repassados aos carregadores no âmbito do próprio Contrato. Em relação à Garantia de Balanceamento, esta é exigida somente do Gestor de Portfólio, implicando em ônus adicional ao Gestor de Portfólio e não imprimindo um tratamento isonômico entre todos os carregadores. Sugerimos a exclusão desta garantia. Adicionalmente, sugerimos a inclusão da modalidade de seguro garantia.
61	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Quinta	15	15.3	15.3.1	Garantias	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 15.3.1 O valor da GARANTIA DE BALANCEAMENTO a ser prestada de acordo com o item 15.3, acima, deverá ser equivalente ao produto da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE pelo PREÇO DE GÁS DE REFERÊNCIA multiplicado pelo fator 8.	Não há razoabilidade na exigência de uma Garantia de Balanceamento. No Apêndice III-A, Modelo de Carta de Fiança, consta que o fator multiplicativo é 4 ao invés de 8. Favor verificar.

62	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Quinta	15	15.4	15.4	Garantias	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	A GARANTIA GERAL DO CONTRATO deverá ser prestada pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR até, no mínimo, 30 (tinta) DIAS antes da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, a qual deverá ocorrer apenas após, entre outras condições impostas no item 5.2 acima, a obtenção das AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS necessárias para a operação e manutenção da INSTALAÇÃO ADICIONAL DE TRANSPORTE (ou em outra data que venha a ser fixada de comum acordo pelas PARTES, desde que a referida garantia seja apresentada antes da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE) e permanecer em vigor e válida de acordo com a vigência mínima estipulada no item 15.5.3 abaixo.	O trecho em destaque deixa a data de vigência da garantia em "aberto", pois em caso de disputa entre as partes, não há como prever quando ocorrerá o seu fim. Sugerimos que seja definida a data de vigência da garantia e que seja estabelecido que, na hipótese de disputa em vigor que perdure após o prazo inicial da fiança, o carregador fica obrigado a renovar a fiança.
63	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Quinta	15	15.4	15.4.1	Garantias	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 15.4.1. O valor da GARANTIA GERAL DO CONTRATO a ser prestada de acordo com item 15.4, acima, deverá ser equivalente ao produto de 100 (cem) dias multiplicado pela QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA multiplicado pelo somatório das tarifas: (i) TARIFA DE INSTALAÇÃO ADICIONAL; (ii) TARIFA BASE e (iii) TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA.	Harmonização com os contratos de transporte firme Entrada/Saída da TBG.
64	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Quinta	15	15.5	15.5.5	Garantias	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 15.5.5. Ser substituída, pelo CARREGADOR, na forma dos itens 15.1.1 e 15.1.2 desta Cláusula do TCG, conforme aplicável, no prazo máximo de 15 (quinze) dias úteis, a partir do momento em que a instituição financeira que a tenha emitido deixar de atender à condição estabelecida no item 15.5.1 (i) abaixo. (...) 15.7. Ocorrendo qualquer hipótese de execução das GARANTIAS DO CONTRATO, tal como previsto no item 15.6 desta Cláusula do TCG, ou qualquer evento que resulte no cancelamento ou perda de eficácia das GARANTIAS DO CONTRATO, o CARREGADOR está obrigado a, no prazo máximo de 15 (quinze) dias úteis, reestabelecer a referida GARANTIA DO CONTRATO, de modo a que seu montante atenda ao estabelecido nos itens 15.2.1, 15.3.1 e 15.4.1 desta Cláusula, sob pena de ficar suspenso o SERVIÇO DE TRANSPORTE, sem prejuízo da aplicação do disposto no item 13.1.1 da Cláusula Treze deste TCG.	Considerando as etapas necessárias para a contratação de garantia junto às instituições financeiras, sugerimos que o prazo seja em dias úteis.

65	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Quinta	15	15.5	15.5.6	Garantias	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 15.5.6. Caso o CARREGADOR escolha a CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA como modalidade de GARANTIA DO CONTRATO, deverá observar os seguintes requisitos adicionais: (...) (iii) Ser emitida, a exclusivo critério do CARREGADOR, (a) pelo prazo de vigência integral previsto nos itens 15.5.2 e 15.5.3 acima ou (b) por prazo mínimo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, de forma que a respectiva CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA seja renovada anualmente (com, no mínimo, 30 (trinta) dias de antecedência em relação ao seu vencimento original) durante todo o período de vigência estabelecido nos itens 15.5.2 e 15.5.3 acima, sendo certo ainda que, neste último caso, (b.1) a primeira CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA deverá vigorar da data de sua emissão até o primeiro aniversário da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, (b.2) as CARTAS DE FIANÇA BANCÁRIA seguintes deverão vigorar por, no mínimo, o período entre um aniversário e outro da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, e (b.3) a última CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA deverá vigorar durante, no mínimo, o período correspondente ao último ano de aniversário da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, acrescido de 60 (sessenta) dias.	A carta de fiança vigorar até 60 dias após o término da vigência do Contrato está aderente ao prazo de pagamento dos Documentos de Cobrança proposto no item 10.5.1, ou seja 10º dia do m+ 2. Caso este prazo de pagamento não seja acatado, o correto seria ajustar de 60 para 30 dias. Ressaltamos que a cada dia que a carta de fiança está em posse do transportador, gera ônus ao carregador.
66	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Dezesseis	16	16.1	16.1.1	Cessão	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 16.1.1. Para o consentimento a que se refere o item 16.1 desta Cláusula do TCG, é requisito essencial que a PARTE que pretende ceder o CONTRATO demonstre que o cessionário reúne condições de garantia técnica e solvência econômica satisfatórias para assumir, no todo ou em parte, as obrigações decorrentes da cessão, sem que a outra PARTE incida num risco comercial e econômico substancialmente maior que o assumido, cabendo a essa PARTE (parte cedida), motivadamente, determinar que o pretenso cessionário reúna as condições necessárias à efetivação da cessão pretendida.	Ajuste redacional para que a hipótese de cessão não seja tão restrita.
67	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Dezesete	17	17.4	17.4	Congestionamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 17.4.5. Caso reste caracterizado o CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL, o TRANSPORTADOR poderá promover a transferência, no todo ou em parte, da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE não utilizada. 17.4.3. Juntamente com a notificação prevista no item 17.4.2 da presente Cláusula, o TRANSPORTADOR notificará a ANP sobre a potencial não utilização da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE de modo sistemático. 17.4.4. Não restando caracterizado o CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL, a notificação realizada perderá efeito. 17.4.5. Caso reste caracterizado o CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL, a ANP adotará as ações cabíveis, de acordo com a sua competência legal e regulamentação vigente.	De acordo com o novo marco legal e também a RANP 11/2016, cabe a ANP determinar procedimentos específicos de Gerenciamento de Congestionamento Contratual e não ao Transportador.

68	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Dezesete	17	17.4	17.4	Congestionamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Iteração de texto: 17.4.5. Caso reste caracterizado o CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL, o TRANSPORTADOR poderá promover a transferência, no todo ou em parte, da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE não utilizada.	De acordo com o novo marco legal, inclusive a RANP 11/2016, a cláusula 17.4.5, em nosso entendimento, cabe a ANP determinar procedimentos específicos de Gerenciamento de Congestionamento Contratual e não ao Transportador. Além disso, talvez a própria ANP tenha que consultar o CADE antes de estabelecer a cessão compulsória.
69	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Vinte	20	20	20	Seguros	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Exclusão de toda a Cláusula Vinte.	Eventual contratação de seguro em relação às instalações do carregador deverá ser avaliada por cada carregador, não cabendo ao Transportador determinar se uma empresa fará ou não seguro. Eventual dano ao transportador já está abarcado pela cláusula de Responsabilidade das Partes.
70	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Vinte e um	21	21	21	Vinculação de Contrato	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 21.1. O CARREGADOR neste ato reconhece que este CONTRATO faz parte da REDE DE TRANSPORTE, podendo afetar outros contratos envolvendo a prestação de SERVIÇOS DE TRANSPORTE na REDE DE TRANSPORTE. [retirar texto restante]	As responsabilidades das partes devem estar restritas a este contrato, ainda que haja impacto em outros contratos de transporte. Adicionalmente, não há relação jurídica entre os carregadores, não sendo aplicável pagamentos diretos entre carregadores.
71	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Vinte e dois	22	22	22	Equilíbrio Econ./Financeiro	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Iteração de texto: 22.1. Ocorrendo qualquer fato superveniente, extraordinário, irresistível e imprevisível, e desde que e na medida que tal fato, comprovadamente, ...	Sugerimos a exclusão da expressão grifada, tendo em vista que a mudança de legislação é um fato previsível, tendo em vista o atual cenário legal e regulatório.
72	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Vinte e quatro	24	24	24	Não tratamento dados pessoais	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 24.1. As PARTES concordam que o TRANSPORTADOR não realizará qualquer tratamento de DADOS PESSOAIS em nome do CARREGADOR como resultado da celebração deste CONTRATO. As PARTES concordam, ainda, que só tratarão aos DADOS PESSOAIS dos representantes de cada uma das PARTES necessários para celebração deste CONTRATO e os DADOS PESSOAIS dos contatos comerciais de cada uma das PARTES, bem como que irão cumprir integralmente as disposições da Lei Federal nº 13.709/2018. 24.1.1 As PARTES assumem, de forma ilimitada perante a outra PARTE, toda e qualquer responsabilidade por violação à legislação de proteção de dados e privacidade decorrente dos tratamentos que realizarem, diretamente ou por intermédio de outrem. [exclusão 24.2.] 24.3. Para os fins desta Cláusula, o termo “DADOS PESSOAIS” observa a definição constante da lei Federal nº 13.709/2018.	A redação proposta não se encontra adequada à realidade do contrato, para cuja gestão será necessário o tratamento de dados pessoais. Prioritariamente, sugerimos a substituição da cláusula proposta pela redação abaixo: 24.1 – As PARTES devem estar em conformidade com a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei nº 13.709/18) - LGPD, assumindo, de forma ilimitada perante a outra PARTE, toda e qualquer responsabilidade por violação à legislação de proteção de dados e privacidade decorrente dos tratamentos que realizarem, diretamente ou por intermédio de outrem. Alternativamente, sugerimos alterar a cláusula proposta conforme marcações ao lado. Vale esclarecer que o item 24.2 foi excluído pois (i) não haverá a necessidade de tratamento de dado pessoal além daqueles necessários para a gestão do contrato (representantes das partes e testemunhas), sendo certo que tal tratamento já está previsto no item 24.1; (ii) a redação da cláusula está em contradição com aquela prevista no item 24.1 e (iii) a cláusula, do jeito como redigida, sugere que o transportador poderia realizar o tratamento de dados pessoais em nome do carregador, comunicando-o desse tratamento. Nesse caso, o transportador seria o operador no tratamento dos dados pessoais, o que não se entende adequado ao caso concreto.

73	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Vinte e cinco	25	25	25	Operação e manutenção	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 25.3.3. Para cada DIA OPERACIONAL em que o TRANSPORTADOR não prestar integralmente o SERVIÇO DE TRANSPORTE em decorrência de uma MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA, a obrigação do CARREGADOR de pagar o ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA atribuível ao DIA OPERACIONAL em questão será reduzida em valor proporcional à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA que o TRANSPORTADOR não cumprir nesse DIA OPERACIONAL. [retirar texto restante]	Sugerimos a exclusão grifada, visto que, no caso de manutenção não programada, já está previsto na cláusula de falha no serviço de transporte que o Transportador não terá responsabilidade e pagamento de falha no serviço de transporte.
74	CONTRATO (ENTRADA)	Apêndice I - Requisitos técnicos	1	1.1	1.1	Requisitos Técnicos	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de redação: 1.1.1 O GÁS colocado à disposição do TRANSPORTADOR, em qualquer PONTO DE ENTRADA, pelo CARREGADOR DE ENTRADA ou por um terceiro indicado por este, e o GÁS colocado à disposição do CARREGADOR DE SAÍDA, em qualquer PONTO DE SAÍDA, pelo TRANSPORTADOR, deverão apresentar as características de qualidade que atendam às especificações previstas no Regulamento Técnico ANP nº 2/2008 anexo à Resolução ANP nº 16/2008, ou qualquer outra norma da ANP que venha a substituí-lo, ou ainda especificação diversa, expressamente definida entre as PARTES, e desde que respeitadas as condições de entrega acordadas entre as partes envolvidas e os limites de emissão de poluentes fixados pelo órgão ambiental ao qual caiba tal atribuição, nos termos do artigo 2º, parágrafo único da Resolução ANP nº 16/2008 (“ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS”).	Ajuste redacional.
75	CONTRATO (ENTRADA)	Apêndice I - Requisitos técnicos	2	2.1	2.1.1	Requisitos Técnicos	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Comentário: 2.2.1 A pressão atmosférica absoluta utilizada para os cálculos de QUANTIDADES DE GÁS será considerada, conforme determinações contidas no Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/INMETRO nº1 de 2013, ou qualquer outro que venha a substituí-lo. Na ausência ou omissão dessa regulamentação, deverá ser considerada a pressão específica definida pelo TRANSPORTADOR, com base na altitude real acima do nível do mar no local do medidor e será considerada constante durante o prazo de vigência do CONTRATO. A unidade de medida de pressão será o quilograma-força por centímetro quadrado (“kgf/cm²”).	"A unidade de medida de pressão será o quilograma-força por centímetro quadrado (“kgf/cm²”) O trecho realçado não faz sentido estar nesse item de pressão atmosférica.

76	CONTRATO (ENTRADA)	Apêndice I - Requisitos técnicos	2	2.5	2.5.3	Requisitos Técnicos	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Comentário: 2.5.3 Os documentos de que trata a Cláusula 2.5.2 deste TCG, deverão ser disponibilizados em até 10 (dez) DIAS da NOTIFICAÇÃO feita pelo TRANSPORTADOR ao agente interconectado. Quando tais informações forem necessárias para ratificar informações referentes ao fechamento do faturamento mensal, deverão ser disponibilizadas até o 1º DIA ÚTIL do MÊS subsequente ao MÊS de solicitação.	Deve ser previsto o mesmo direito aos carregadores em relação aos documentos dos sistemas de medição sob responsabilidade da transportadora.
77	CONTRATO (ENTRADA)	Apêndice I - Requisitos técnicos	2	2.5	2.5.4	Requisitos Técnicos	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Comentário: 2.5.4 As calibrações dos sistemas de terceiros poderão ser assistidas pelo TRANSPORTADOR, mediante NOTIFICAÇÃO prévia do agente interconectado ao TRANSPORTADOR, com no mínimo 5 DIAS ÚTEIS de antecedência.	Deve ser previsto o mesmo direito aos carregadores em relação aos sistemas de medição sob responsabilidade da transportadora.
78	CONTRATO (ENTRADA)	Apêndice I - Requisitos técnicos	2	2.7	2.7.4	Requisitos Técnicos	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Exclusão de texto: [exclusão 2.7.4]	Não é razoável condicionar o ajuste do instrumento apenas nos casos em que o erro máximo admissível for ultrapassado.
79	CONTRATO (ENTRADA)	Apêndice I - Requisitos técnicos	2	2.7.7	2.7.7.4	Requisitos Técnicos	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de redação: 2.7.7.2. Para o intervalo de tempo definido no item 2.7.7.1 acima, serão apurados os valores médios horários de pressão, pressão diferencial, temperatura e vazão, e os erros individuais dos equipamentos que compõem SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL, conforme descrito abaixo:	Deve ser alterado para "valores médios horários", visando garantir maior precisão nos cálculos assim como rastreabilidade aos relatórios de audit trail.
80	CONTRATO (ENTRADA)	Apêndice I - Requisitos técnicos	2	2.7.9	2.7.9	Requisitos Técnicos	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de redação: 2.7.9 Caso as calibrações indiquem que o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL está operando com ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL acima do limite admissível definido no item 2.7.1 deste Apêndice I ao TCG, proceder-se-á ao seguinte: (i) serão registrados e apresentados ao CARREGADOR os cálculos e os resultados obtidos e outros aspectos pertinentes;	Não basta mandar os resultados, havendo a necessidade de os carregadores terem acesso aos cálculos.

81	CONTRATO (ENTRADA)	Apêndice I - Requisitos técnicos	2	2.7	2.7.13	Requisitos Técnicos	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	<p>Alteração de redação:</p> <p>2.7.13 Havendo, em qualquer DIA, falha ou erro no SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL, sem interrupção no fornecimento de GÁS, a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA e a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA relativas a esse Dia serão determinadas em uma das seguintes formas a ser definido pelo TRANSPORTADOR, observando a seguinte ordem de prioridade:</p> <p>[exclusão (iv)]</p> <p>(i) utilizando-se o registro de qualquer equipamento de controle (do CARREGADOR, consumidor, terceiro interconectado etc.), desde que fornecido pelo CARREGADOR e AGENTE A MONTANTE no prazo de até 5 (cinco) DIAS após o DIA em que ocorreu a falha ou erro, ou até o primeiro DIA ÚTIL do mês seguinte ao DIA OPERACIONAL em questão, o que ocorrer primeiro, e conforme validado pelo TRANSPORTADOR, se instalado e registrando com precisão;</p> <p>(ii) corrigindo-se o erro, se o percentual de erro puder ser determinado por calibração, teste ou cálculo matemático; estimando-se as QUANTIDADES DE GÁS com base no perfil operacional histórico de registros do referido equipamento de medição ou na diferença histórica dos últimos 30 (trinta) DIAS de registro de qualquer equipamento de controle, desde que fornecido pelo CARREGADOR no prazo de até 5 (cinco) DIAS após o DIA em que ocorreu a falha ou erro, ou até o primeiro DIA ÚTIL do mês seguinte ao DIA OPERACIONAL em questão, o que ocorrer primeiro, e conforme validado pelo TRANSPORTADOR.</p>	Deve ser ajustada a ordem de preferência para a refletir as opções mais adequadas tecnicamente, que inclusive estão pactuadas atualmente nos outros GTAs com as transportadoras. Em resumo: (i) outra medição no local (do transportador ou de terceiros) medindo com exatidão e validada pelas partes; (ii) corrigindo-se o erro por cálculo matemático; (iii) acordo entre as partes.
82	CONTRATO (ENTRADA)	Apêndice I - Requisitos técnicos	2	2.7	2.7.15	Requisitos Técnicos	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	<p>Alteração de redação: 2.7.15 O CARREGADOR deverá encaminhar em conjunto com a contestação os volumes apurados em seus sistemas de medição em conjunto com a comprovação metrológica de todo o sistema de medição.</p>	Deve ser excluído trecho marcado, pois não guarda coerência com a técnica. Por exemplo, se dois sistemas de medição possuem diferença histórica de 1,5% e, após um evento de calibração do transportador, essa diferença passa a ser de 1,5%, obviamente há uma considerável suspeita de falha sobre a medição que deve ser avaliada e investigada.
83	CONTRATO (ENTRADA)	Apêndice II - Balanceamento	1	1.2	1.2.1.1	Balanceamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	<p>Solicitação de esclarecimento: 1.2.1.1 Um PORTFÓLIO deve conter pelo menos uma CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE ENTRADA ou uma CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE SAÍDA, contratada na qualidade de NOMINAÇÃO LIVRE ou NOMINAÇÃO RESTRITA.</p>	Favor esclarecer qual parte da capacidade de entrada ofertada no âmbito da Chamada Pública do GASIG será na qualidade de Nominação Livre e qual será na Nominação Restrita.



84	CONTRATO (ENTRADA)	Apêndice II - Balanceamento	1	1.2	1.2.10	Balanceamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto e comentário: 1.2.10. O GESTOR DO PORTFÓLIO arcará, na medida em que ele ou outro carregador do mesmo PORTFÓLIO der causa, com os custos das AÇÕES DE BALANCEAMENTO tomadas pelo TRANSPORTADOR para reduzir o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA e para garantir o EQUILÍBRIO da REDE DE TRANSPORTE. [exclusão 1.2.11]	O Gestor de Portfólio deverá ser opcional, e não obrigatório. Ao criar a figura do Gestor de Portfólio, o Transportador transfere para os carregadores parte relevante de suas atribuições para os carregadores, onerando-os. Não é razoável que o Gestor do Portfólio seja responsável, inclusive financeiramente pelos demais carregadores que pertencem ao Portfólio. Há uma nítida transferência de atribuições do Transportador ao Gestor do Portfólio. Adicionalmente há um ônus adicional ao Gestor do Portfólio, na medida em que este é responsável por contratação de garantia de balanceamento, importando em um tratamento não isonômico entre os carregadores.
85	CONTRATO (ENTRADA)	Apêndice II - Balanceamento	1	1.3	1.3.2.1	Balanceamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Comentário 1.3.2.1 O Gráfico de DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA é a representação esquemática das condições de BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE em dado momento. Neste gráfico serão apresentadas as informações abaixo: (i) ZONAS DE DESEQUILÍBRIO – setores do Gráfico do DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA que representam diferentes graus de criticidade de desequilíbrio do SISTEMA DE TRANSPORTE, e que demandam diferentes AÇÕES DE BALANCEAMENTO quando atingidas, conforme descrito a seguir: (...)	É importante que sejam conhecidas as faixas que compõem as zonas de desequilíbrio Marginal, Baixo, Alto e Severo.
86	CONTRATO (ENTRADA)	Apêndice II - Balanceamento	1	1.3	1.3.4	Balanceamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Comentário: 1.3.4.1 O TRANSPORTADOR disponibilizará para cada GESTOR DO PORTFÓLIO no sítio eletrônico do TRANSPORTADOR o gráfico com a curva de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA (DAS), junto com a curva de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO dos CAUSADORES (DAC) e a curva de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO dos MITIGADORES (DAM), – que serão atualizados de maneira compatível com os prazos das NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE intradiárias, conforme cláusula 2.3 deste Anexo.	Sugerimos que haja definição explícita do horário/periodicidade de disponibilização da informação, para que não reste dúvida.
87	CONTRATO (ENTRADA)	Apêndice II - Balanceamento	1	1.4	1.4.5	Balanceamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 1.4.5 O TRANSPORTADOR deverá repassar ao(s) CAUSADOR(ES), conforme as regras do item 1.7.1, os custos decorrentes da AÇÃO DE BALANCEAMENTO prevista no item 1.4.3 acima, na proporção em que tenham dado causa à necessidade de atuação do TRANSPORTADOR, com base nos seus respectivos DESEQUILÍBRIO(S) ACUMULADOS DO PORTFÓLIO, incluindo, sem limitação: (i) os custos relativos aos TRIBUTOS, exceto os recuperáveis, na compra e venda de gás pelo TRANSPORTADOR para fins de correção de DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA; e (ii) quaisquer potenciais desembolsos pelo TRANSPORTADOR com o pagamento de indenização a outros carregadores e/ou TERCEIROS por danos decorrentes de medidas adotadas conforme item 1.4.3 - “iv” acima, sem prejuízo do disposto no item 8.2.4 da CLÁUSULA OITAVA do TCG	Os tributos recuperáveis pelo transportador não devem ter repercussão na cadeia, pois são passíveis de crédito para o adquirente na compensação com os débitos de suas operações. Esse repasse de tributos recuperáveis causa aumentos dos custos de transporte e uma incidência múltipla sobre demais tributos incidentes nas operações subsequentes.

88	CONTRATO (ENTRADA)	Apêndice II - Balanceamento	1	1.6	1.6.1	Balanceamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 1.6 Troca de Titularidade de GÁS 1.6.1 Troca de Titularidade de GÁS entre GESTOR(ES) DO PORTFÓLIO ou entre carregadores para fins de balanceamento. 1.6.1.1 Para corrigir DESEQUILÍBRIO(S) ACUMULADO(S) DO PORTFÓLIO, carregadores de PORTFÓLIOS distintos ou GESTOR(ES) DE PORTFÓLIO poderão efetuar entre si a troca de titularidade do GÁS sob custódia do TRANSPORTADOR. Essa troca de titularidade do GÁS, mediante transferência entre PORTFÓLIO(S), deverá ser baseada nas NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO dos carregadores ou GESTOR(ES) DE PORTFÓLIO envolvidos, nos termos do item 1.6.1.3 desta Cláusula do Apêndice II do TCG.	A restrição de que a troca de titularidade do gás deva ocorrer na mesma origem do gás não é razoável, dificultando e limitando as transações. 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), sem que haja restrição em relação ao PONTO DE ENTRADA. Entendemos que há solução de contorno para eventuais questões tributárias alegadas pelas transportadoras. O tema está em discussão no âmbito do GT TAX do IBP.
89	CONTRATO (ENTRADA)	Apêndice II - Balanceamento	1	1.7	1.7.3	Balanceamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 1.7.3 LIQUIDAÇÃO MENSAL 1.7.3.1 Ao término de cada MÊS, independentemente da situação do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA e das AÇÕES DE BALANCEAMENTO realizadas pelo TRANSPORTADOR para correção do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA, o TRANSPORTADOR apurará, individualmente para cada PORTFÓLIO, o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO, na última hora do último DIA OPERACIONAL desse MÊS. Esse desequilíbrio será considerado como DESEQUILÍBRIO MENSAL DO PORTFÓLIO. 1.7.3.2 O TRANSPORTADOR aplicará o mecanismo de LIQUIDAÇÃO MENSAL para concluir as transações de compra ou venda de QUANTIDADES DE GÁS com o GESTOR DO PORTFÓLIO que apresentou um DESEQUILÍBRIO MENSAL DO PORTFÓLIO positivo ou negativo, através do exercício da OPÇÃO DE COMPRA E VENDA outorgada no âmbito deste CONTRATO, conforme Anexo V, de forma que, após a LIQUIDAÇÃO MENSAL, o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO de cada GESTOR DO PORTFÓLIO seja zerado para o início do próximo MÊS. 1.7.3.3 O preço pelo qual o TRANSPORTADOR vende ou compra, conforme o caso, as QUANTIDADE(S) DE GÁS conforme item 1.7.3.2 acima, considerará um DIFERENCIAL DE PREÇO de 2,5%, para mais ou para menos, relativo ao preço de referência do gás (PGR), conforme definido abaixo: $=102,5\% \times \text{PGR}$ $=97,5\% \times \text{PGR}$ Onde: PV: O preço de venda que o TRANSPORTADOR cobra do GESTOR DO PORTFÓLIO PC: O preço de compra que o TRANSPORTADOR paga ao GESTOR DO PORTFÓLIO PGER: o preço do GÁS que reflete o custo de oportunidade, o preço do GÁS constante no GSA de Balanceamento, caso aplicável, ou o preço do GÁS na Plataforma de Trading, quando a mesma existir, em R\$/m³, com ARRENDONDAMENTO na quarta casa decimal, a ser divulgado no sítio eletrônico da NTS.	O preço de referência deverá refletir o custo de oportunidade da molécula, mitigando eventual arbitragem entre agentes. Dessa forma sugerimos o texto marcado em vermelho. Alternativamente, poderão ser alterados os fatores multiplicativos do PGER com este mesmo intuito.
90	CONTRATO (ENTRADA)	Apêndice II - Balanceamento	1	1.7	1.7.4	Balanceamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 1.7.4 ENCARGO DE BALANCEAMENTO 1.7.4.1 Para cobrir os custos fixos em relação às AÇÕES DE BALANCEAMENTO, o TRANSPORTADOR cobrará de cada CARREGADOR o ENCARGO DE BALANCEAMENTO calculado com base em suas respectivas CAPACIDADES CONTRATADAS.	Os custos fixos incorridos pelo Transportador para fins de Balanceamento deverão ser arcados por todos os Carregadores.

91	CONTRATO (ENTRADA)	Apêndice II - Balanceamento	1	1.8	1.8.1	Balanceamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Alteração de texto: 1.8.1 O TRANSPORTADOR deverá manter uma CONTA GRÁFICA DE BALANCEAMENTO para acompanhamento contábil das TRANSAÇÕES relacionadas ao BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE. Pelo menos os seguintes itens deverão constar na CONTA GRÁFICA DE BALANCEAMENTO, conforme aplicável: (...) (ii) Despesas: (...) [retirar (g)]	Tributos incidentes na compra de gás natural não devem ser tratados como despesa para fins de cobrança na cadeia, já que possuem a característica de recuperáveis no regime da não-cumulatividade.
92	CONTRATO (ENTRADA)	Apêndice II - Balanceamento	1	1.8	1.8.3	Balanceamento	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Solicitação de esclarecimento: 1.8.3 Caso a CONTA GRÁFICA DE BALANCEAMENTO não esteja balanceada ao final do ano, os montantes superavitários (em caso de saldo superior ao SALDO BASE) ou montantes deficitários (em caso de saldo inferior ao SALDO BASE) serão compensados durante o ano seguinte utilizando o mecanismo de RECONCILIAÇÃO DE RECEITAS E DESPESAS. Tais ajustes que venham a ser necessários serão principalmente corrigidos via VALOR DE FLEXIBILIDADE, conforme item 1.7.2.4, via ENCARGO DE BALANCEAMENTO, conforme item 1.7.4, e/ou via ajuste do DIFERENCIAL DE PREÇO utilizado para a LIQUIDAÇÃO MENSAL: (i) Caso a CONTA GRÁFICA DE BALANCEAMENTO seja superavitária, o VALOR DE FLEXIBILIDADE, a TARIFA DE BALANCEAMENTO e/ou o DIFERENCIAL DE PREÇOS deverão ser reduzidos para o ano seguinte; ou  (ii) Caso a CONTA GRÁFICA DE BALANCEAMENTO seja deficitária, o VALOR DE FLEXIBILIDADE, a TARIFA DE BALANCEAMENTO e/ou o DIFERENCIAL DE PREÇOS deverão ser aumentados para o ano seguinte.	Favor esclarecer se os valores decorrentes do mecanismo de RECONCILIAÇÃO DE RECEITAS E DESPESAS deverão ser previamente aprovados pela ANP, a cada ano.
93	CONTRATO (ENTRADA)	Cláusula quarta	4	4.3	4.3	INÍCIO E PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORT E FIRME DE ENTRADA	ABRACE - Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	Alteração da cláusula 4.3 e a exclusão da cláusula 4.4 para fins de isonomia contratual entre as partes.	O atraso no início da prestação do serviço de transporte não se caracteriza apenas como uma falha, mas como um descumprimento do próprio contrato. Como uma indústria de rede, qualquer dificuldade em acessar o transporte gerará danos contratuais em infraestruturas adjacentes, contratadas pelo carregador, ou até mesmo pode afetar a produção da molécula. Sendo assim, caso o transportador não tenha cumprido o prazo contratual, exceto por eventos que caracterizam força maior, deve também ser responsabilizados pelos danos e penalidades imputadas ao carregador, em decorrência deste atraso. Por isso, recomendamos à ANP a modificação da cláusula 4.3 e a exclusão da cláusula 4.4 para fins de isonomia contratual entre as partes.

94	CONTRATO (ENTRADA)	Cláusula quinta	5	5.2	5.2 ii)	CONDIÇÕES PRECEDENTES	ABRACE - Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	Exclusão do item ii da cláusula 5.2	O balanceamento da rede tem como objetivo equilibrar as injeções e retiradas de gás da rede em um período pré-determinado pela regulação ou, na sua ausência, estabelecido em contrato. Dado que a reponsabilidade primária por manter o equilíbrio dos fluxos contratuais é do carregador, no caso da NTS, do gestor do portfólio, não faz sentido algum prever, como condição precedente, a assinatura de um GSA Balanceamento pelo transportador para o início da prestação do serviço de transporte. Na visão da ABRACE, e de acordo com exemplos de benchmarks internacionais que consolidaram a operação pelo modelo por entradas e saídas, cabe ao transportador assegurar o equilíbrio do sistema, que requer ações mais assertivas somente quando o desequilíbrio colocar em risco a operação. Sendo assim, sugerimos a exclusão desta condição precedente e que toda a contratação de gás natural pelo transportador, inclusive para fins de balanceamento seja feita de modo transparente, com participação pública (via consulta pública) e, ao mesmo tempo, sejam considerados critérios eficientes de contratação, considerando a operação de toda a rede, onde haverá maior liquidez e competitividade para esta contratação. Por exemplo, ainda restam dúvidas se o GSA balanceamento que o contrato, ora em análise referencia, diz respeito somente aos volumes necessários para balancear o GASIG ou todo o sistema NTS. Assim, pedimos à ANP a exclusão do item ii da cláusula 5.2.
95	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo II	---		---	TARIFAS E VALORES A FATURAR	ABRACE - Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	(vi) ENCARGO DE GÁS E ENERGIA ELÉTRICA PARA USO NO SISTEMA. Exclusão da previsão de repasse dos custos de energia elétrica como encargo ao transporte	Conforme já mencionado, em que pese a previsão na minuta do edital e do contrato da cobrança de encargo de energia elétrica para uso no sistema, não há qualquer explicação quando e como esse recurso poderia ser utilizado na operação da rede de transporte. Como os contratos de transporte das demais transportadoras não contemplam este tipo de encargo, parece que somente a operação da NTS estará sujeita a utilizar a energia elétrica como recurso. Sendo assim, pedimos a exclusão a exclusão da previsão de repasse dos custos de energia elétrica como encargo ao transporte.

96	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Terceira	---	---	---	Serviço de Transporte Firme	ABRACE - Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	<p>Pedido de esclarecimento em relação à condição de restrição na contratação do transporte e se ANP avaliou outras medidas que poderia ser menos maléfica à concorrência e no acesso ao sistema, inclusive às ações de balanceamento e na integração com redes adjacentes.</p>	<p>A previsão contratual da modalidade firme ofertada pela NTS na minuta apresentada poderá ser feita de duas formas: i) livre – sem restrições locacionais de saída para o carregador de entrada e sem vincular a entrada do gás ao carregador de saída; e ii) restrita – entrada do gás na rede, vinculada a zonas de saídas pré-determinadas e retirada do gás, pelo carregador de saída, injetado em determinados pontos da rede de transporte ou sem restrições locacionais, caso a nomeação não seja pela modalidade firme. Tendo isso em vista, inicialmente pedimos esclarecimentos da ANP pela aprovação do contrato de transporte por entradas e saídas desta forma – com duas possibilidades de nomeação – já que o documento técnico elaborado pela Agência e que subsidia a análise das minutas do edital e contrato não contempla a motivação desta possibilidade. No nosso entendimento, a lógica do modelo por entradas e saídas é conceder flexibilidade na contratação do transporte, para proporcionar maior liquidez na contratação da molécula. As correções dos fluxos físicos e comerciais, neste caso, são feitas por meio das ações de balanceamento, intrínsecas ao modelo. Ao autorizar alocações com restrições, a lógica da contratação fere o princípio do modelo escolhido e gera implicações que podem, até mesmo, esbarrar em condições concorrenciais. Primeiro, porque a NTS não divulgou estudos que apresentem a simulação termo hidráulica e de otimização decorrentes da redução da flexibilidade dos contratos legados que possam sinalizar gargalos físicos. Então, se o objetivo de ofertar capacidade com restrições de nomeação for corrigir ex-ante a possibilidade de gargalos operacionais, há outras medidas regulatórias mais eficientes e que podem ter um efeito negativo menor na concorrência e na condição de acesso, como por exemplo, overbooking e capacity surrender, além de ações de balanceamento locacionais. Assim, pedimos à ANP que compartilhe a análise do custo-benefício de ter aprovado a possibilidade de nomeação com restrições e quais os efeitos que este tipo de nomeação poderá implicar na acessibilidade do sistema, inclusive na liquidez da contratação da molécula e ações de balanceamento, e na integração com redes adjacentes. Segundo, considerando os impactos concorrenciais que esta opção restrita poderá gerar, citamos a estratégia do modelo por entradas e saídas. Quando um carregador de saída decide contratar capacidade, ele, estrategicamente, estará assumindo responsabilidades e riscos desta contratação para aumentar suas opções e liquidez na contratação da molécula, uma vez que, tendo contratada a saída, poderá arbitrar preços e negociar molécula mais competitiva com carregadores que acessem qualquer ponto do sistema, inclusive carregadores de entrada de</p>
97	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Terceira	---	---	---	Serviço de Transporte Firme	ABRACE - Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	<p>Continuação à contribuição do questionário anterior  Recomendamos à ANP que não aprove a modalidade de oferta de capacidade de transporte com restrição, a não ser que seja devidamente comprovado que os efeitos decorrentes desta medida não gerarão qualquer efeito negativo à concorrência e/ou à acessibilidade do sistema. Mesmo se tais restrições se mostrarem necessárias e mais eficientes do que outras formas regulatórias de solucionar eventuais gargalos, que a oferta com restrição seja aprovada em caráter transitório até que eventuais gargalos sejam solucionados e, sempre que possível, devem ser resolvidos por alternativas operacionais, por exemplo, a adoção de mecanismos de congestionamento contratual aplicada pela TAG.</p>	<p>Frisamos ainda, que a lógica de oferta de capacidade apresentada nesta consulta pública pode não estar aderente às condições de integração com as demais redes de transporte. Desta forma, a ABRACE se opõe a qualquer tipo de restrição na contratação de capacidade de transporte, a não ser que, por estudos, explicações e evidências da ANP, tais restrições se mostrem necessárias e mais eficientes do que outras formas regulatórias de ofertar capacidade em condições mais flexíveis. Mesmo assim, tais restrições precisam ser aprovadas em caráter transitório até que eventuais gargalos sejam solucionados e, sempre que possível, devem ser resolvidas por alternativas operacionais, por exemplo, a adoção de mecanismos de congestionamento contratual aplicada pela TAG.</p>

98	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Quinta	---	---	---	Empacotamento	ABRACE - Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	<p>Sugerimos que a ANP estabeleça, mesmo em condição transitória e até que haja regulação a respeito, critérios ou metas de incentivos para que o transportador busque a máxima eficiência possível na gestão da sua rede de transporte. Neste sentido, os custos a serem repassados para os carregadores devem atender a um critério de eficiência a ser estabelecido pela ANP. Caso não atendam, deverão ser suportados pelo transportador como ineficiência na prestação do serviço.</p>	<p>Conforme a cláusula quinta, caberá ao transportador adquirir gás natural para compor o estoque de referência para operação da rede de transporte. Salientamos que a compra do gás para empacotamento deverá ser transparente e por meio de processos concorrenciais em que o mercado conheça, minimamente, e anteriormente a aquisição, as condições impostas nesta contratação. Da mesma forma, resente-se da ausência de apresentação, por parte da transportadora e da ANP, da metodologia utilizada para cálculo do estoque de referência, importante para que o mercado entenda as condições operacionais da rede e em avaliar quando serão necessárias as ações para balanceamento, já que há uma tolerância operacional estabelecida em contrato para desequilíbrios marginais e baixos.</p> <p>Sugerimos que a ANP estabeleça, mesmo em condição transitória e até que haja regulação a respeito, critérios ou metas de incentivos para que o transportador busque a máxima eficiência possível na gestão da sua rede de transporte. Como o estoque de referência pode ser utilizado como medida de flexibilidade da rede, configura-se como um serviço a ser prestado aos carregadores na gestão de seus portfólios ou uma ferramenta a ser utilizada pelo transportador para o balanço residual do sistema. Assim, tanto as metas de desempenho de preço como de quantidade são desejáveis para garantir uma gestão eficiente pelo transportador.</p> <p>No Reino Unido, por exemplo, a meta estabelecida para National Grid na gestão da compra de gás para o balanço residual – manutenção do linepack – é um spread de 1,5% em relação ao preço médio do sistema no dia em questão. Em relação ao desempenho da quantidade de gás para estoque de referência, é incentivado pelo regulador que a transportadora minimize quaisquer alterações entre o início e o encerramento do linepack durante o dia operacional. Este incentivo tem o propósito de assegurar que desequilíbrios no sistema sejam direcionados para os agentes que lhe deram causa. Caso o transportador consiga atingir a meta de incentivos definidas pelo regulador, recebe um benefício financeiro, caso contrário é penalizado.</p> <p>Ao que parece, aqui no Brasil, qualquer risco da operação da rede será repassado ao carregador, estando o transportador em uma posição confortável e que, no limite, pode não o levar a buscar as melhores escolhas, caso estas lhe representem desafios na gestão do portfólio.</p> <p>Sob esta ótica, em relação ao 5.4: "Quaisquer custos incorridos pelo TRANSPORTADOR relativos à parcela de GÁS necessária para a formação do ESTOQUE DE REFERÊNCIA,</p>
99	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Sexta	6	6.1	6.1.4	GUS	ABRACE - Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	<p>Exclusão da cláusula 6.1.4, uma vez que a cláusula 6.1.5 já prevê uma alternativa para caso o transportador não consiga firmar os referidos contratos.</p>	<p>Sugerimos à ANP suprimir a cláusula 6.1.4 do contrato, uma vez que, como já ressaltado nesta contribuição (em condições precedentes), não pode ser uma condição para o cumprimento do contrato de prestação dos serviços de transporte o transportador firmar contratos de GSAs entrada e saída. Sabemos que toda atividade, mesmo que regulada, exige a assunção de riscos. O transporte é, por lei, considerado uma atividade econômica que deverá ser exercida por conta e risco do empreendedor e não constitui em prestação de serviço público. Sendo assim, não faz sentido transferir os riscos inerentes da atividade de transporte para os contratantes deste serviço que, pelo contrato ora em análise, já assumem uma série de compromissos, muitos deles traduzidos na forma de penalidades, seguros e garantias. Além disso, a cláusula 6.1.5 já prevê uma alternativa para caso o transportador não consiga firmar os referidos contratos.</p>

100	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Oitava	8	8.2	8.2.1	Falha de Serviço	ABRACE - Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	Exclusão das cláusulas 8.2.1, iii; 8.2.1, vii; 8.2.2, iv; e 8.2.3, ii	<p>O contrato descaracteriza a falha do serviço de transporte caso haja, dentre outros: i) manutenção programada (8.2.1, iii); ii) falha no fornecimento de gás, por meio do GSA GUS ou GSA Balanceamento ou pelo Fornecedor de Gás (8.2.1, vii); iii) em caso de PONTOS DE ENTRADA compartilhados por mais de um carregador, caso um dos carregadores injete QUANTIDADES DE GÁS superiores ou inferiores às QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS, afetando as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS dos demais carregadores no PONTO DE ENTRADA em questão (8.2.2, iv); iv) em caso de PONTOS DE SAÍDA compartilhados por mais de um carregador, caso um dos carregadores retire QUANTIDADES DE GÁS superiores ou inferiores às QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS, afetando as QUANTIDADES DIÁRIAS em caso de PONTOS DE SAÍDA compartilhados por mais de um carregador, caso um dos carregadores retire QUANTIDADES DE GÁS superiores ou inferiores às QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS, afetando as QUANTIDADES DIÁRIAS (8.2.3, ii). No nosso entendimento, todos esses eventos são responsabilidades operacionais do transportador e eximi-lo desta responsabilidade é transferir o risco da operação integralmente ao carregador, onerando sobremaneira a contratação dos serviços de transporte. Dito de outra maneira, é responsabilidade do transportador assumir todos os compromissos necessários para que a rede seja operada de forma segura, eficiente e com transparência dos custos. Portanto, não faz sentido a previsão contratual de repasse dos riscos caso a contraparte da transportadora não cumpra com as obrigações constantes nos contratos necessários à operação, sob os quais os carregadores não possuem qualquer relação ou gerência. Do mesmo modo, o transportador deve assumir a responsabilidade pelos danos sofridos aos carregadores, caso a operação em pontos compartilhados prejudique alguma das partes que o contrataram. Assim, sugerimos à ANP a exclusão das cláusulas destacadas.</p>
-----	--------------------	-----------------------------	---	-----	-------	------------------	---	---	---

101	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Nona	9	9.2	9.2	Penalidades e Responsabilidades	ABRACE - Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	Exclusão dos limites estabelecidos nas cláusulas 9.2, 9.3, 9.4	<p>Sugerimos a exclusão dos limites estabelecidos nas cláusulas 9.2, 9.3, 9.4.2.1 para aplicação de penalidades ao transportador em caso de falha de serviço de transporte. Entendemos que a regulação deve incentivar a eficiência, a segurança e a qualidade na prestação do serviço e o limite imposto vai na direção contrária ao eximir o transportador de se responsabilizar integralmente pela atuação não diligente em evitar falhas na operação. Ademais, verifica-se ausência de isonomia na presente minuta contratual, tendo em vista que são inúmeras cobranças de penalidades imputadas ao carregador por ultrapassar ou a quantidade contratada ou a programada. O mesmo não ocorre quando há falha do serviço de transporte por responsabilidade do transportador.</p> <p>Do mesmo modo, considerando o disposto no item 9.4, não há isonomia na aplicação das penalidades decorrentes da disponibilização de gás desconforme pelo transportador e carregador. Assim como o carregador, caso o transportador tenha responsabilidade pela movimentação de gás desconforme deverá assumir todos os custos, não apenas a penalidade pela falha do serviço de transporte, mas inclusive perdas e danos causados aos carregadores que forem prejudicados pela operação. Ademais, a disponibilização de uma quantidade diferente da programada em cada ponto deve ser caracterizada como falha no serviço de transporte, visto que é de responsabilidade do transportador assegurar que todos os carregadores injetem e recebam a quantidade de gás necessária em cada ponto.</p> <p>Assim, solicitamos a exclusão dos itens referenciados acima para o correto tratamento isonômico entre o transportador e os carregadores no cumprimento de suas obrigações.</p>
102	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Décima	10	10.3	10.3.1	Faturamento	ABRACE - Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	Ajuste na redação da cláusula 10.3.1	<p>Propomos o ajuste da cláusula 10.3.1 para que tanto em identificação na apuração de quantidades de gás para mais ou para menos, nos ajustes de medição, sejam considerados os encargos e penalidades pagos indevidamente pelo carregador.</p>



103	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Doze	12	12.2	12.2.1	Força Maior	ABRACE - Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	<p>Exclusão do item v da cláusula 12.2.1. Alteração da cláusula 12.8.1, uma vez que o mais lógico seria que o contrato fosse suspenso durante um evento de caso fortuito ou força maior, não havendo nem prestação do serviço, nem pagamento.</p>	<p>Questionamos a falta de isonomia no contrato decorrente da abrangência da aplicação dos eventos de força maior atribuíveis ao transportador e carregadores. Na cláusula 12.2.1, v. o contrato descaracteriza como evento de força maior qualquer evento ou situação que afete, comprovadamente, o cumprimento das obrigações do TRANSPORTADOR em qualquer contrato de transporte, desde que tal evento ou situação possa ser caracterizado como FORÇA MAIOR, incluindo eventos de FORÇA MAIOR que afetem o cumprimento do(s) GSA(s) GUS ou do(s) GSA(s) BALANCEAMENTO. Não é análogo quando o mesmo pode ocorrer com o carregador, conforme cláusula 12.3.1, v: qualquer evento, de FORÇA MAIOR ou não, ocorrido a um contratado, consorciado ou subcontratado de um CARREGADOR DE ENTRADA, que o impeça de disponibilizar o GÁS nos PONTOS DE ENTRADA, ou de um CARREGADOR DE SAÍDA de retirar GÁS nos PONTOS DE SAÍDA. Neste caso, sugerimos a exclusão do item v da cláusula 12.2.1 para que o transportador assumira a responsabilidade e custos devidos ao carregador, caso não consiga cumprir com as suas obrigações, decorrente de um evento de Força Maior que venha a afetar a sua contraparte na prestação de serviços ancilares contratados. Ademais, no entendimento desta Associação, em casos de força maior não deve haver obrigação do carregador com o transportador no pagamento de qualquer encargo. A simples aferição de crédito a ser compensado gradualmente, como proposto na cláusula 12.8.1, poderá não ser suficiente para repor eventuais perdas que a parada do serviço causará. Ademais, este mesmo item do contrato estabelece um limite de 10% para compensação gradual do crédito pela capacidade não utilizada, que representa um benefício unilateral ao transportador, uma vez que não é proposto qualquer medida semelhante para o caso de o carregador sofrer com circunstância de força maior. Portanto, sugerimos a alteração deste dispositivo no contrato. O mais lógico seria que o contrato fosse suspenso durante um evento de caso fortuito ou força maior, não havendo nem prestação do serviço, nem pagamento. Para dar maior segurança e clareza nos eventos a serem considerados como caso fortuito ou força maior, sugerimos que a ANP acrescente nos contratos de capacidade de entrada e saída os eventos contidos no artigo 393 do Código Civil brasileiro.</p>
-----	--------------------	---------------------------	----	------	--------	-------------	---	---	---

104	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Treze	13	13.2	13.2.1	Término Antecipado	ABRACE - Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	Adequação da redação da cláusula 13.2.1, com o objetivo de preservar tratamento isonômico entre as partes.	De forma análoga ao item anterior, solicitamos atenção da Agência em relação às condições para análise do cumprimento do contrato. Pelo disposto na cláusula 13.2.1, o carregador só poderá exigir a rescisão contratual se o transportador deixar de fornecer o serviço de transporte em quantidade superior a 90% por mais de 30 dias contínuos ou 45 dias alternados no ano. Infere-se, diante disso, a assunção indevida pelo carregador de custos e riscos decorrentes da falha de serviço de transporte durante todo este período, que é agravada pelas penalidades impostas ao contrato de molécula (take-or-pay) pela impossibilidade de executá-lo. Sendo assim, solicitamos a adequação desta cláusula com o objetivo de preservar tratamento isonômico entre as partes. O carregador, ao contratar uma capacidade firme, está incorrendo em obrigações de "ship-or-pay". O transportador deve assumir obrigações equivalentes àquelas assumidas pelo carregador, ou seja, o contrato de transporte deve prever cláusulas de "delivery-or-pay" assim como é exigido do carregador a assunção do encargo de capacidade (ship-or-pay), garantindo o equilíbrio de responsabilidades entre as partes. Ademais, também reforçamos a ausência de isonomia no pagamento das penalidades relativas à antecipação do término do contrato. Enquanto é devido ao carregador o pagamento da indenização de todos os encargos, multiplicados pelas quantidades previstas até o fim do contrato firmado e/ou 120% sobre o valor do investimento em instalação adicional com as devidas correções monetárias, além dos danos e perdas indiretas. Já para o transportador é previsto apenas a reparação das perdas e danos diretamente sofridos pelo carregador, mesmo assim limitado à 10% do valor contratado pelo carregador.
-----	--------------------	----------------------------	----	------	--------	--------------------	---	--	---

105	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Quinze	15	---	---	Garantias	ABRACE - Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	<p>Exclusão das garantias do investimento e balanceamento e esclarecimentos da ANP se houve análise dos impactos que a cobrança pelo transportador de inúmeras garantias poderá causar ao mercado, por exemplo, onerar de forma significativa a contratação do transporte e impactar a concorrência no processo licitatório.</p>	<p>Observa-se que no processo da Chamada Pública incremental da NTS foram aprovadas inúmeras garantias a serem asseguradas pelo Carregador ao Transportador para a construção do gasoduto e contratação de capacidade. Essas garantias passam pela: i) garantia do investimento – 120% do valor do investimento, ponderado pela capacidade contratada; ii) garantia geral do contrato, equivalente ao produto de 120 dias da QDC, multiplicada pelas tarifas de transporte; iii) garantia da Proposta Garantida pela oferta no processo; e iv) garantia do balanceamento, se o carregador for o gestor do portfólio, sendo 8 vezes o preço de referência do gás, multiplicado pela capacidade de transporte contratada. Essas exigências em conjunto com inúmeras outras também presentes na minuta de contrato de capacidade proposta impõe a gestão do risco quase exclusivamente ao carregador para assegurar os investimentos do transportador. Frisa-se que a receita permitida, prevista no regramento legal e que ainda precisa ser regulada pela ANP, não equivale a uma receita garantida e que o processo de outorga por autorização tampouco exime o transportador de assumir riscos econômicos da atividade que exerce, que não tem a natureza, por força da lei, de serviço público. Neste sentido, pedimos à ANP maiores esclarecimentos acerca da aprovação da cobrança dessas garantias, que podem onerar de forma significativa a contratação do transporte, com reflexos no preço de venda da molécula. Na transição para um mercado competitivo, em que ainda não há clareza da formação dos preços de mercado, nem transparência suficiente para ponderar os custos de cada componente do preço final, temos observado que qualquer assunção de riscos por parte do carregador de entrada, muitas vezes, é transferida para o consumidor final em forma de penalidades com impactos importantes no custo final do energético. Além disso, a exigência dessas inúmeras garantias pode onerar muito a contratação do transporte e impactar a concorrência no processo licitatório. Dessa forma, considerando que o transportador deve assumir os custos inerentes da atividade que opera, pedimos a exclusão das garantias do investimento e balanceamento.</p>
-----	--------------------	-----------------------------	----	-----	-----	-----------	---	--	---

106	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Dezessete	17	---	---	Congestionamento	ABRACE - Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	<p>Observa-se que no processo da Chamada Pública incremental da NTS foram aprovadas inúmeras garantias a serem asseguradas pelo Carregador ao Transportador para a construção do gasoduto e contratação de capacidade. Essas garantias passam pela: i) garantia do investimento – 120% do valor do investimento, ponderado pela capacidade contratada; ii) garantia geral do contrato, equivalente ao produto de 120 dias da QDC, multiplicada pelas tarifas de transporte; iii) garantia da Proposta Garantida pela oferta no processo; e iv) garantia do balanceamento, se o carregador for o gestor do portfólio, sendo 8 vezes o preço de referência do gás, multiplicado pela capacidade de transporte contratada. Essas exigências em conjunto com inúmeras outras também presentes na minuta de contrato de capacidade proposta impõe a gestão do risco quase exclusivamente ao carregador para assegurar os investimentos do transportador. Frisa-se que a receita permitida, prevista no regramento legal e que ainda precisa ser regulada pela ANP, não equivale a uma receita garantida e que o processo de outorga por autorização tampouco exime o transportador de assumir riscos econômicos da atividade que exerce, que não tem a natureza, por força da lei, de serviço público. Neste sentido, pedimos à ANP maiores esclarecimentos acerca da aprovação da cobrança dessas garantias, que podem onerar de forma significativa a contratação do transporte, com reflexos no preço de venda da molécula. Na transição para um mercado competitivo, em que ainda não há clareza da formação dos preços de mercado, nem transparência suficiente para ponderar os custos de cada componente do preço final, temos observado que qualquer assunção de riscos por parte do carregador de entrada, muitas vezes, é transferida para o consumidor final em forma de penalidades com impactos importantes no custo final do energético. Além disso, a exigência dessas inúmeras garantias pode onerar muito a contratação do transporte e impactar a concorrência no processo licitatório. Dessa forma, considerando que o transportador deve assumir os custos inerentes da atividade que opera, pedimos a exclusão das garantias do investimento e balanceamento.</p>	<p>As regras de congestionamento sugeridas na minuta contratual divergem das regras adotadas nos contratos de transporte das demais transportadoras, que consideraram como benchmarking as regras aplicadas na legislação europeia. Na ausência de regulação, a previsibilidade e coesão das regras operacionais aplicadas entre as redes de transporte são fundamentais para reduzir o risco operacional e a assunção de penalidades, caso haja a contratação conjunta e integrada dessas redes. Ademais, nota-se que a métrica para o gerenciamento do congestionamento contratual proposto pela NTS é bastante restritiva em relação à regra adotada pelas demais transportadoras. Sendo assim, sugerimos que a ANP adequar as regras do presente contrato para as regras já vigentes nos contratos da TAG e TBG. Ademais, o contrato estabelece, como exceção, um conjunto de critérios que não estariam sujeito às regras de congestionamento contratual. Um deles são os contratos de transporte cujo objeto seja a contratação de capacidade em ponto de interconexão. No entanto, a ANP já se posicionou formalmente e assumiu compromisso com o mercado que está trabalhando, celeremente, para a integração das áreas de transporte. Em um primeiro movimento, aprovou, recentemente, as tarifas para a contratação de serviço de transporte extraordinário – firme – nos sistemas NTS e TAG, possibilitando a entrada de novos carregadores nestes sistemas. Isso permitirá que um carregador que esteja conectado à malha da NTS possa encontrar oportunidades de negócio com aqueles que estejam localizados em redes adjacentes, sobretudo no sistema da TAG. No entanto, na ausência de regras para congestionamento contratual nos pontos de interconexão, mesmo se a capacidade de interconexão estiver totalmente contratada, mas não sendo utilizada, essas oportunidades estariam reduzidas por uma ineficiência operacional. Sendo assim, sugerimos que a ANP considere a contratação de ponto de interconexão nas regras para congestionamento contratual, uma vez que é fundamental para a diversificação da oferta, para fomentar a liquidez do mercado brasileiro de gás e para que carregadores de saída possam ter opções mais atrativas na aquisição de molécula. Por último, mais uma vez, reforçamos a falta de isonomia na minuta de contrato proposta. Na cláusula 17.4.6 itens v e vi, por exemplo, o contrato dispõe que a transferência de capacidade para outro carregador, em caso de congestionamento contratual, não pode impor resultado negativo ao transportador, ao mesmo tempo em que prevê que qualquer resultado financeiro positivo será exclusivamente transferido ao transportador. Sugerimos à ANP adequação desta cláusula para que os ganhos de eficiência operacionais também sejam revertidos em prol da modicidade tarifária. Em</p>
107	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Vinte	20	---	---	Seguros	ABRACE - Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	<p>Exclusão da cláusula 20</p>	<p>As exigências relativas às garantias contratuais, penalidades e seguros impostas nesta minuta de contrato oneram excessivamente o carregador. Por exemplo, a obrigação de o carregador manter seguros de riscos operacionais, de responsabilidade civil com limite mínimo de indenização equivalente ao valor contratado, dentre outros, oneram e limitam a concorrência no processo licitatório objeto desta consulta. Sendo assim, recomendamos à ANP que exclua integralmente a cláusula 20 do contrato. Reforçamos que esta exigência não nos parece imprescindível à oferta de capacidade, uma vez que nenhuma outra transportadora incluíram em seus contratos.</p>

108	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Vinte e dois	22	---	---	Equilíbrio Econ./Financeiro	ABRACE - Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	Alteração da redação da cláusula 22, a fim de garantir a isonomia entre as partes.	A atividade de transporte é outorgada pelo regime de autorização e constitui-se em uma atividade econômica, não se configurando em prestação de um serviço público, sob a qual o autorizatário deve assumir os riscos inerentes da atividade. Da forma como o contrato traz a possibilidade de manter o contrato equilibrado econômico-financeiramente, nos parece que cabe o carregador a assunção de todos os riscos na contratação do transporte. Assim, pedimos à ANP para que modifique a redação da cláusula 22 para manter a isonomia entre as partes. Para tanto, sugerimos a redação constante no contrato master da TAG, a qual transcrevemos abaixo: Na hipótese de ocorrência de evento que torne excessivamente oneroso o cumprimento por uma das PARTES de suas obrigações decorrentes do CONTRATO DE TRANSPORTE, trazendo desproporção manifesta entre o valor da prestação devida e o do momento de sua execução, a PARTE prejudicada poderá propor à outra PARTE a alteração do CONTRATO de modo a restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro entre as obrigações das PARTES.
109	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Vinte e três	23	---	---	Renúncia de Imunidade	ABRACE - Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	Exclusão da cláusula 23, uma vez que nem todas as ocorrências poderão ser antecipadas no contrato.	Solicitamos a exclusão da cláusula 23 por entender que retira do carregador o direito de questionar ou contrapor à conduta do transportador, uma vez que nem todas as ocorrências poderão ser antecipadas no contrato.

110	CONTRATO (ENTRADA)	Apêndice II - Balanceamento	1	1.2	1.2.7	Balanceamento	ABRACE - Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	<p>Esclarecimentos das cláusulas 1.2.7 e 1.2.8 sobre a motivação de vincular a troca de titularidade do gás entre carregadores que pertencem ao mesmo portfólio ao ponto de entrada e de o gestor do portfólio ter que ser sempre um carregador de entrada.</p> <p>Cláusula 1.4.3: inclusão de mecanismos eficientes, previsíveis e transparentes estabelecidos pela ANP para a aquisição de gás natural pelo transportador.</p> <p>Adequação das cláusulas 1.6, 1.6.1.1 e 1.6.2.1 para que seja permitida a troca de titularidade com origem em qualquer ponto de entrada ou saída que pertença a mesma área de mercado (zona de balanceamento e hub virtual) do sistema NTS, até que este sistema seja integrado aos demais.</p> <p>Avalie o percentual constante na cláusula 1.7.1 em uma análise de simulação da rede e do linepack proposto pela NTS, caso os fluxos de gás observados após o processo de adaptação dos contratos legados e contratação de capacidade por novos carregadores sinalizem essa possibilidade.</p>	<p>Em relação às cláusulas 1.2.7 e 1.2.8, pedimos esclarecimentos à ANP sobre a motivação de vincular a troca de titularidade do gás entre carregadores que pertencem ao mesmo portfólio ao ponto de entrada e de o gestor do portfólio ter que ser sempre um carregador de entrada. O balanceamento do transporte consiste em equilibrar a entrada e a saída de gás na rede de transporte e a troca de titularidade do gás entre quaisquer agentes é uma das possibilidades de realizar o balanceamento, simulando a existência de um ponto virtual de negociação. Ao limitar a gestão do portfólio apenas ao carregador de entrada, a ANP está retirando do carregador de saída a oportunidade de negociar condições competitivas para balancear o seu portfólio, caso as suas retiradas estejam superiores às injeções, transferindo essa prerrogativa ao carregador de entrada.</p> <p>Em relação ao disposto na cláusula 1.4.3 reforçamos nossa sugestão para que a ANP estabeleça mecanismos eficientes, previsíveis e transparentes para a aquisição de gás natural pela transportadora. De forma complementar, até que os Códigos de Rede estejam prontos e regulados, sugerimos que a ANP defina as informações que deverão ser publicadas pelo transportador – com periodicidade e formato adequados – para que os carregadores consigam antecipar opções eficientes para balancear seus portfólios e o transportador possa executar apenas o balanço residual.</p> <p>Do mesmo modo, entendemos que há um limite nas ações de desequilíbrio também previsto na cláusula 1.6, em que estão estabelecidas as regras para a troca de titularidade de gás. Especificamente no item 1.6.1.1 está previsto que os carregadores ou gestores de portfólio poderão efetuar trocas de titularidade entre si do gás sob custódia do transportador, desde que o gás tenha origem no mesmo ponto de entrada. Entendemos que esta cláusula não está aderente à flexibilidade e liquidez intrínseca ao modelo por entradas e saídas, limitando as ações dos carregadores, na negociação da molécula para fins de balanceamento. Sob esta ótica, como os carregadores são responsáveis pelo balanceamento primário, visto que são ações potencialmente mais eficientes daquelas realizadas pelo transportador, e tendo em vista que estas ações se caracterizam, em grande parte, pela troca de titularidade do gás na rede, sugerimos que, para fins de maior liquidez e competitividade do preço do gás a ser transacionado, a ANP faça a adequação desta cláusula e da cláusula 1.6.2.1 para que seja permitida a troca de titularidade com origem em qualquer ponto de entrada ou saída que pertença a mesma área de mercado (zona de balanceamento e hub virtual) do sistema NTS, até que este sistema seja integrado aos demais.</p>
-----	--------------------	-----------------------------	---	-----	-------	---------------	---	---	---

111	CONTRATO (ENTRADA)	Apêndice II - Balanceamento	1	1.7	1.7.4	Balanceamento	ABRACE - Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	<p>Adequação da cláusula 1.7.4 e exclusão da alínea d e f, do inciso ii da cláusula 1.8.1.</p>	<p>Na cláusula 1.7.4. há previsão da cobrança do encargo de balanceamento, com o objetivo de cobrir os custos fixos decorrentes da contratação deste serviço pelo transportador. No entanto, conforme apresentado no contrato, há inúmeras possibilidades para a execução do balanceamento, respeitando a ordem de mérito dos custos. Sendo assim, embora seja desejável a transparência da referida tarifa, esta também precisa ser submetida à aprovação do regulador. Assim, recomendamos à ANP que no processo concorrencial a ser observado pelo transportador para aquisição de todo o gás natural necessário à operação do sistema, também estejam públicos, previamente à contratação, as opções para aquisição do gás, discriminando as condições de contratação, custos fixos e variáveis propostos para que o mercado possa acompanhar o processo de contratação e contribuir com o trabalho da ANP, de forma a garantir que a contratação seja eficiente.</p> <p>Ainda, importa ressaltar que não nos parece razoável a necessidade da reserva de capacidade de entrada e saída pelo transportador para fins de balanceamento. A ação do transportador, como já ressaltamos, é residual, portanto, somente quando o sistema indicar desequilíbrios severos, o transportador agirá para manter a segurança operacional. Manter reserva de capacidade, sem a certeza de sua utilização só gerará um custo adicional para o mercado, na forma de um encargo fixo de balanceamento, que será potencializado ao reduzir a capacidade a ser ofertada, aumentando as tarifas de transporte. Do mesmo modo, também não nos parece razoável a contratação, pelo transportador, de financiamento para garantir a liquidez da “conta gráfica de balanceamento”, uma vez que o próprio mercado buscará o equilíbrio e formará a liquidez necessária para este tipo de ação, a partir das plataformas de trading. Até lá, sugerimos que a ANP imponha como alternativa a criação de uma plataforma de balanceamento para facilitar ao transportador encontrar as melhores alternativas de contratação. Dessa forma, sugerimos a exclusão da alínea d e f, do inciso ii da cláusula 1.8.1.</p>
112	CONTRATO (ENTRADA)	Apêndice II - Balanceamento	2	2.1	2.1	Nominação e Programação	ABRACE - Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	<p>Exclusão destas cláusulas 2.1.5, 2.1.9.1, 2.1.10.</p>	<p>Não ficou claro o objetivo pretendido com o disposto nas cláusulas 2.1.5, 2.1.9.1, 2.1.10. O balanceamento do sistema deve ser realizado primariamente pelo carregador, caso esteja em desequilíbrio no período estabelecido para o balanço do sistema. Não nos parece razoável que o transportador possa executar o balanceamento da rede ainda na etapa de nomeiações. A presente cláusula impede o exercício do direito de o carregador buscar opções eficientes para balancear o seu portfólio e desvirtua o papel do transportador em garantir o equilíbrio residual, ou seja, somente caso o carregador não cumpra com as suas obrigações. Ademais, o modelo por entradas e saídas permite aos usuários maior flexibilidade pela opção de contratarem pontos de entradas e saídas de forma independente, portanto, não faz sentido que, ainda na nomeiação, o transportador já estabeleça que o carregador apresente um portfólio desequilibrado. Sendo assim, recomendamos à ANP a exclusão destas cláusulas.</p>

113	CONTRATO (ENTRADA)	Apêndice II - Balanceamento	3	3.3	3.3	Alocação de GUS	ABRACE - Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	<p>Adequação da cláusula 3.3. Sugerimos à ANP que avalie a possibilidade de coordenar junto aos reguladores estaduais um acordo operacional, a ser incorporado ao Código de Redes, para que a responsabilidade operacional entre estes segmentos não seja atribuída ao carregador (ou ao Consumidor Livre no caso das regulações estaduais).</p>	<p>Em todas as consultas públicas sobre chamadas públicas para contratação de transporte temos contribuído no sentido de estabelecer uma forma mais adequada em relação ao método de alocação das quantidades de gás nos pontos de saída (ou zonas de saída) em que houver consumidores livres conectados à rede de distribuição. O caráter interdependente da cadeia de valor do gás requer um nível mínimo de coordenação regulatória e operacional entre estes segmentos, que no Brasil ainda têm uma complexidade maior por serem regulados por autoridades distintas. Neste sentido, em atenção ao disposto na cláusula 3.3 do Apêndice II, sugerimos à ANP que avalie a possibilidade de coordenar junto aos reguladores estaduais um acordo operacional, a ser incorporado ao Código de Redes, para que a responsabilidade operacional entre estes segmentos não seja atribuída ao carregador (ou ao Consumidor Livre no caso das regulações estaduais). O repasse das informações operacionais entre redes deve ser de responsabilidade dos agentes responsáveis pela sua operação e não do agente contratante. Como informação, este tema também foi levado como contribuição ao Comitê de Monitoramento do Mercado de Gás Natural pela ABRACE, via Fórum do Gás. A aplicação do modelo por entradas e saídas no Brasil se restringe ao transporte e não envolve o sistema de distribuição, ao contrário de grande parte dos países europeus em que o modelo brasileiro foi espelhado. E isso traz desafios operacionais e regulatórios que precisam ser inseridos na agenda dos reguladores, pois só assim teremos um mercado organizado de fato. Por exemplo, o “dia” operacional da transportadora pode divergir do “dia” operacional da distribuidora e o consumidor livre, que pelo contrato de transporte, assume a obrigação de tomar as providências necessárias para que as distribuidoras repassem as informações solicitadas ao transportador não possui qualquer gerência nesta questão: distinção das regras de programação e nomeação, que possam divergir, no tempo, com aquelas que devem ser transmitidas ao transportador. Ademais, essa divergência operacional também traz um custo relevante na operacionalidade do contrato, com risco de pagamento de penalidades em duplicidade a diferentes agentes. Como ressalta a Agência Internacional de Energia (AIE) , esta troca de informações é fundamental para que os agentes tenham condições de operar no mercado e também cumprir com a responsabilidade de manter suas carteiras equilibradas de forma mais eficiente e minimizar a necessidade de as transportadoras exercerem essa função. Portanto, esta questão transcende a operação, envolvendo também a necessidade de coordenar a contratação destes serviços. Agência Internacional de Energia (IEA). Towards a competitive natural gas market in Brazil: A review of the opening of the natural gas</p>
114	CONTRATO (ENTRADA)	Cláusula Primeira	1	1.6	1.6	Interpretação	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Exclusão	<p>Esta redação é ilegal, pois trata-se de contrato de adesão entre privados e, de acordo com o art. 423 do Código Civil, contratos de adesão têm sua interpretação em favor da parte aderente.</p>
115	CONTRATO (ENTRADA)	Cláusula Quarta	4	4.4	4.4	Início do serviço de transporte	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Exclusão	<p>Sugerimos a exclusão desta cláusula. É da natureza da indústria que os carregadores que contratam o serviço de transporte tenham associados contratos de compra e de venda de molécula.</p> <p>O descumprimento no serviço do 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. É certo que a penalidade por falha no serviço de transporte, da forma como apresentada, não tem o condão de desestimular a conduta do transportador e nem de reparar os danos sofridos pelo carregador.</p> <p>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.</p>



116	CONTRATO (ENTRADA)	Cláusula Quinta	5	5.1	5.1	Condições precedentes	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Nova Redação: 5.1. "Exceto pelas disposições das cláusulas terceira, quinta, sexta, oitava, nona, décima do Contrato e as cláusulas quatorze, vinte e três, vinte e quatro dos Termos e Condições Gerais do Contrato," As disposições constantes do presente CONTRATO somente se tornarão exigíveis pelo CARREGADOR e pelo TRANSPORTADOR uma vez que tenham sido cumpridas ou dispensadas na forma do item 5.4 do presente CONTRATO, cumulativamente, as condições precedentes previstas nos itens 5.2 e 5.3.	Sugerimos que as condições precedentes não sejam condições suspensivas do negócio, sob pena de não se ter eficácia cláusulas essenciais para as partes como resolução de disputas e notificações.
117	CONTRATO (ENTRADA)	Cláusula Quinta	5	5.4	5.4	Condições precedentes	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Sugestão e Solicitação de Esclarecimento	Considerando a natureza deste Contrato, não parece ser razoável que uma parte possa manipular o atendimento das condições precedentes para poder causar sua rescisão sem qualquer ônus. A rescisão sem qualquer penalidade ou indenização é favorável à parte que descumpriu suas condições precedentes e impõe um grave prejuízo especialmente aos carregadores que contam com o transporte para cumprirem seus respectivos contratos de fornecimento de gás. A rescisão deveria ser direito exclusivo da parte inocente, que tenha cumprido suas condições precedentes, bem como deveria ser reservado a esta o direito de exigir as devidas indenizações nos termos do Contrato. Adicionalmente, gentileza esclarecer o tempo mínimo para notificação do não cumprimento.
118	CONTRATO (ENTRADA)	Cláusula Sétima	7	7.1	7.1	Modificações	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Nova Redação: Este CONTRATO e seus Anexos não poderão ser alterados senão por aditivo contratual assinado por ambas as PARTES. O TRANSPORTADOR deverá, antes da celebração de um aditivo contratual, enviá-lo à ANP, nos termos da Resolução ANP nº 11, de 16 de março de 2016 ou regulação superveniente. Sem prejuízo desta disposição, as PARTES reconhecem que o TRANSPORTADOR poderá publicar em seu website informações técnicas sobre a REDE DE TRANSPORTE que tenham ou possam vir a ter relação ou reflexos neste CONTRATO, as quais terão repercussão direta e imediata sobre este, sem que seja necessária a assinatura de qualquer termo aditivo pelas PARTES[, desde que tais reflexos neste CONTRATO não representem custos ou riscos não já assumidos pelos Carregadores].	A imposição de termos de forma unilateral não pode gerar ônus adicional aos Carregadores.
119	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo I - Apêndice D	---	---	---	Tolerância	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Nova Redação: - As tolerâncias previstas neste Anexo poderão ser [aumentadas] mediante prévio aviso do TRANSPORTADOR. Durante todo o período de vigência deste CONTRATO, o CARREGADOR deverá respeitar as tolerâncias aplicáveis, conforme informações operacionais fornecidas pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR por escrito a qualquer tempo, [observada a tolerância de variação diária prevista neste CONTRATO].	Sugerimos aplicar a lógica de tolerância mínima, que já consta em precedentes. A Alteração da tolerância somente pode ser para aumentar, sob pena de esta cláusula se tornar uma cláusula de alteração unilateral do Contrato com ônus novo aos Carregadores.

120	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo II, Apêndice B	B.1	B.1	B.1 v)	Encargo de Capacidade não utilizada	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Solicitação de Esclarecimentos	Favor esclarecer se nos Contratos Legados a definição de QFSTi inclui Manutenções Programadas, de modo a reduzir o ECNU em virtude desses eventos, justificando eventual diferença da definição proposta.
121	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Segunda	2	2.1	2.1	Definições	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Nova Redação: 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;	Sugere-se suprimir a possibilidade de o transportador ser remunerado por suas ineficiências. Contabilizar perdas operacionais como gás para uso no sistema tem consequências contratuais para o Carregador p.ex., segundo o item 6.1.1 dos TCG, gerar um novo encargo que será pago pelo Carregador.
122	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Segunda	2	2.1	2.1	Definições	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Nova Redação: LEGISLAÇÃO APLICÁVEL: qualquer lei, decreto, resolução, norma, regulamento, portaria, deliberação, instrução normativa ou decisão judicial ou administrativa de efeitos erga omnes, em vigor no Brasil, criada ou proferida por qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL. Não serão consideradas para fins desta definição, decisões judiciais e administrativas que se apliquem especificamente à uma das Partes, individualizada ou em conjunto com outras pessoas.	A redação anterior daria a entender, por exemplo, que decisões judiciais em que o transportador fosse réu individualizado poderiam ser considerados eventos de força maior ou de equilíbrio econômico-financeiro, o que claramente não é o caso.
123	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Segunda	2	2.1	2.1	Definições	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Nova Redação: MANUTENÇÕES PROGRAMADAS: serviços de inspeção, manutenção, reparo, modificação ou substituição tecnicamente necessárias [ou recomendáveis], a exclusivo critério d[e um] TRANSPORTADOR [RAZOÁVEL E PRUDENTE], para garantia da confiabilidade da REDE DE TRANSPORTE, que tenham sido previamente informados pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, e que demandem, ou não, a interrupção ou redução do SERVIÇO DE TRANSPORTE;	Eventos de Força Maior estão sujeitos a regime específico e não podem ser confundidos com Manutenções Não Programadas.

124	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Segunda	2	2.1	2.1	Definições	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Nova Redação: TRANSPORTADOR RAZOÁVEL E PRUDENTE: TRANSPORTADOR qualificado, experiente, razoável e financeiramente sólido das instalações inerentes à REDE DE TRANSPORTE, agindo de forma [acordo com as melhores práticas do mercado internacional, incluindo, mas não se limitando a, práticas de implantação, operação e manutenção em ativos similares ao ativo operado, sempre de forma] razoável, prudente e antecipada que poderia ser razoavelmente esperada deste operador dentro de circunstâncias e condições similares e de acordo com a legislação aplicável (incluindo a Resolução Conjunta ANP/INMETRO n°1/2013 e o Regulamento Técnico ANP n°2/2011 – Regulamento Técnico de Dutos Terrestres para Movimentação de Petróleo, Derivados e Gás Natural -, anexo à Resolução ANP n°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 do CONTRATO;	Sugerimos alterar para incluir as melhores práticas. A definição atual se atém a conceitos abstratos como razoabilidade, prudência do mesmo operador e de cumprimento à lei. Tais conceitos são inerentes às obrigações legais do operador e pouco qualificam suas obrigações contratuais. Sugerimos ampliar para práticas próprias da indústria.
125	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Segunda	2	2.1	2.1	Definições	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Nova Redação: ZONA DE BALANCEAMENTO: área geográfica que compõe um sistema de entradas e saídas de GÁS sujeitos a um regime de BALANCEAMENTO específico, conforme comunicado pelo TRANSPORTADOR aos carregadores, observado o direito do TRANSPORTADOR de redefinir e/ou subdividir a ZONA DE BALANCEAMENTO; e	O termo de Zona de Balanceamento prevê que o transportador irá comunicar unilateralmente aos carregadores a área geográfica. No entanto, esta possibilidade pode impactar a operação do sistema e a liquidez do mercado, tendo em vista que, quanto maior a área de balanceamento, maior é o número de transações possíveis de contratos de capacidade de transporte. Sendo assim, o redimensionamento da Zona de Balanceamento deve ser aprovado pela ANP, após discussão com o mercado (consulta e audiência públicas), principalmente se a zona de balanceamento abranger mais de uma transportadora.
126	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Terceira	3	3.2	3.2 vii)	Obrigações do Transportador	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Nova Redação: (vii) 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, [as melhores práticas da indústria internacional considerando um TRANSPORTADOR PRUDENTE] e as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS;	Sugerimos incluir a obrigação de empregar as melhores práticas da indústria do petróleo e do gás na prestação dos serviços.
127	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Terceira	3	3.2	3.2 ix)	Obrigações do Transportador	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Inclusão: "(ix) Observar os procedimentos aplicáveis para o cumprimento das obrigações tributárias relativas aos serviços de transporte e manter o Carregador indene de qualquer autuação fiscal por descumprimento de legislação fiscal pelo Transportador"	Sugerimos incluir obrigação de cumprir legislação fiscal, como habitual em qualquer contrato de prestação de serviços.

128	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Terceira	3	3.3	3.3 iv)	Obrigações do Carregador	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Nova Redação: (iv) Realizar o pagamento de todos os [valores devidos nos] DOCUMENTOS DE COBRANÇA até a data de seu vencimento;	Conforme outros comentários, o Contrato obriga o pagamento de qualquer documento de cobrança, mesmo com erros de medição e valores não devidos. Sugerimos ajustar para evitar questionamentos sobre a legalidade de tais cláusulas. Caso sejam mantidas, gentileza esclarecer se os pagamentos que sobejarem os valores devidos serão retornados em dobro, conforme exige o Código Civil.
129	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Terceira	3	3.3	3.3 ix)	Obrigações do Carregador	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	(ix) Garantir acesso ao TRANSPORTADOR às suas instalações ou instalações de terceiros contratados que estejam interconectadas à REDE DE TRANSPORTE, para a realização de vistoria pelo TRANSPORTADOR, a fim de verificar o cumprimento das obrigações de manutenções periódicas [, sempre mediante notificação prévia com antecedência de 10 dias e observando as diretrizes do Carregador para a visita];	Sugerimos incluir exigência de regras sobre o exercício da visita, para evitar distúrbios nas instalações do Carregador e de terceiros que não são parte do contrato.
130	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Quarta	4	4.2	4.2	Custódia do Gás	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Nova Redação: 4.2. O CARREGADOR, [exclusivamente na hipótese do item 6.1.5 deste TCG,] ou o terceiro que fornecerá GUS ou o GÁS para fins de BALANCEAMENTO assegura[rao] ao TRANSPORTADOR que possuem título legítimo sobre o GÁS que está sendo disponibilizado em seu nome no PONTO DE ENTRADA e que a injeção do GÁS no PONTO DE ENTRADA, ou o seu recebimento pelo TRANSPORTADOR, não viola qualquer direito de terceiro ou dever legal. O CARREGADOR ou o terceiro deverão manter o TRANSPORTADOR a salvo de qualquer reivindicação de terceiro, inclusive, mas não apenas, em relação à titularidade desse GÁS ou à cobrança de todo e qualquer TRIBUTO, indenizações ou quaisquer outros encargos que sejam de responsabilidade do CARREGADOR ou do terceiro em razão da titularidade do GÁS.	O primeiro ajuste se faz necessário por consistência com o item 6.1.1, que estabelece a responsabilidade primária do Transportador em relação ao GUS; o segundo, decorre do fato que o fornecedor de GUS não é parte desse Contrato e não pode oferecer nele qualquer declaração. Adicionalmente, sugerimos retirar o trecho final a partir de "o carregador ou o terceiro deverão manter..." até o final. Trata-se de obrigação de indenização que pode decorrer de ato do Transportador, como, por exemplo, a medição e o faturamento.
131	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Quarta	4	4.2	4.3	Custódia do Gás	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Inclusão: [4.3 O TRANSPORTADOR assegura ao CARREGADOR que, 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].	Sugerimos reinserir cláusula de melhores práticas que já constou em precedentes de outras chamadas públicas. A obrigação de prestar os serviços de melhores práticas.

132	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Quinta	---	---	---	Empacotamento	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Sugestão	Sugerimos a readequação das cláusulas para compatibilizar com os contratos históricos de transporte de gás ainda vigentes. A forma como o Transportador contrata gás para empacotamento e gás para uso do sistema deveria ser uniforme nos contratos e não variar por geração de contratos, sendo que uns podem ter o fornecimento de gás pelos carregadores e outros podem ter a cobrança de tarifas e o repasse de custos para os carregadores. Se a forma híbrida for instalada, pode haver graves desequilíbrios sistêmicos e incentivos pouco eficientes para o Transportador, que poderá adquirir o gás sem quaisquer exigências de condições de mercado ou cláusulas de arm's length, o que pode aumentar a diferença entre carregadores que terão um custo reduzido para fornecer o gás e os que terão que pagar o preço negociado pelo Transportador.
133	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Sexta	6	6.1	6.1.5	GUS	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Sugestão	Não é razoável ficar a exclusivo critério do Transportador a decisão de ser ou não responsável pelo fornecimento de GUS. Uma vez que este assume a responsabilidade de gerenciar o GUS conforme item 6.1.1, não deveria ter a opção de onerar os Carregadores em favorecimento a seus próprios interesses ou transferir suas ineficiências que levaram à não celebração de GSAs ou à insuficiência de GUS. No mínimo, o processo de transferência dessa responsabilidade deveria ser sujeito a procedimento coordenado, devidamente justificado e com antecedência mínima razoável.
134	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Oitava	8	8.2	8.2.1	Falha de Serviço	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Sugestão	Certas excludentes de responsabilidade previstas nos itens 8.2.1, 8.2.2 e 8.2.3 estão absolutamente fora do controle do Carregador adimplente e dizem respeito a riscos inerentes às atividades do transportador, que se obriga perante outros carregadores, além de ter a possibilidade e responsabilidade de utilizar métodos de balanceamento da rede em casos de injeções ou retiradas em violação às quantidades contratadas. Assim, não é razoável que os descumprimentos de outros carregadores sejam opostos aos carregadores adimplentes, sobretudo quando a maior parte de tais descumprimentos possam ser remediada através de ações do próprio transportador. Além disso, da forma como está proposta a cláusula, basta um descumprimento por parte de qualquer carregador, por menor que seja, para que o transportador seja liberado de suas obrigações.  Caso se entenda pela manutenção da regra, ainda que desproporcional às obrigações e penalidades do carregador no âmbito do contrato, o mínimo a ser resguardado deveria ser o critério de materialidade do descumprimento por parte de um carregador, na medida em que danos e impossibilidade real de prestação do serviço de transporte resultasse de tal descumprimento.
135	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Oitava	8	8.2	8.2.1 iii)	Falha de Serviço	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Exclusão	Sugerimos a exclusão total pois manutenções não programadas suspendem o uso da capacidade e, nos termos das chamadas públicas precedentes, deveriam ser tratadas como falhas de serviço, caso contrário qualquer interrupção poderia ser tratada como manutenção não programada.

136	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Oitava	8	8.2	8.2.1 v)	Falha de Serviço	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Sugestão	O item (v) somente se aplicaria ao Carregador que aceitou receber o gás desconforme. Os Carregadores não podem assumir impactos de eventos fora de seu controle. Adicionalmente, a manutenção das condições ideais de recebimento, movimentação e entrega de volumes de gás natural é obrigação do Transportador, o qual deverá envidar os esforços necessários para regularizar o serviço de transporte quando este for impactado por eventos tais como os descritos nos itens (v) do item 8.2.1, tendo em vista a possibilidade de redução ou interrupção do serviço de transporte. Sugerimos incluir o texto: " 8.2.1.1 – Na hipótese prevista no item 8.2.1.(v) acima, o TRANSPORTADOR envidará todos os esforços necessários para regularizar o SERVIÇO DE TRANSPORTE em prazo razoável."
137	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Oitava	8	8.2	8.2.1 viii, ix e x)	Falha de Serviço	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Exclusão	Sugerimos a exclusão destas hipóteses pois são riscos implícitos às atividades de transporte e não podem ser consideradas como externas aos serviços. Hipóteses de falhas de carregadores, de aplicação de programação de transporte e de correção de desequilíbrio são parte intrínseca dos serviços e responsabilidade do transportador, não eventos de isenção de responsabilidade do transportador.
138	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Nona	9	9.1	9.1.1	Penalidades e Responsabilidades	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Nova Redação: 9.1.1. Caracterizada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, será devido pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, independentemente da redução do ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA proporcionalmente à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA prevista na Cláusula Segunda do Apêndice II deste TCG, que não tenha sido recebida ou entregue, conforme o caso, uma penalidade igual ao produto (i) [2 (duas) vezes o somatório] da TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA OU DE SAÍDA pelas (ii) QUANTIDADES DE GÁS não recebidas ou não entregues, conforme o caso, pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR em função da FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE.	Sugerimos aumentar consideravelmente o valor das penalidades, considerando as exposições dos Carregadores, bem como para melhor equilibrar o Contrato. Para fins de comparação, no contrato das chamadas públicas da TBG, o valor é de 2 vezes o somatório das Tarifas multiplicado pela quantidade de gás não recebida ou entregue.

139	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Nona	9	9.2	9.2.1	Penalidades e Responsabilidades	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Nova Redação: 9.2.1. O valor total máximo que o TRANSPORTADOR poderá pagar ao CARREGADOR em virtude de FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE ou qualquer outra penalidade, reparação ou indenização devida ao CARREGADOR nos termos do CONTRATO (inclusive aquelas decorrentes de GÁS DESCONFORME), em cada ANO, está limitado ao valor equivalente à aplicação do percentual de [20]% ([vinte] 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 TRANSPORTE DE ENTRADA ou TARIFA DE TRANSPORTE DE SAÍDA, conforme o caso, com a TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA no âmbito do CONTRATO, de acordo com a regulamentação aplicável.	Sugerimos retirar o limite de responsabilidade, como não existem limites para os carregadores, ou, ao menos, equiparar ao valor total da QDC no ano. A limitação a 10% do valor anual do contrato é muito baixa, tendo em vista a magnitude das obrigações envolvidas e o potencial danoso 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 conseguiriam replicar penalidades semelhantes para suas contrapartes em contratos de fornecimento de gás, que não aceitariam tais termos. Uma das funções das penalidades contratuais é o caráter inibitório do comportamento penalizado, trazendo segurança para a contraparte no adimplemento das obrigações assumidas. A inclusão de limite tão baixo 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 ano contratual, ficando sujeito a repetidas falhas subsequentes, sem qualquer penalidade.
140	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Nona	9	9.3	9.3	Penalidades e Responsabilidades	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Exclusão	Sugerimos excluir a cláusula 9.2.3, dado que não há o mesmo tratamento para as penalidades aplicáveis ao carregador. No mínimo, o Transportador precisa assumir o dever de indenizar e manter indene o carregador pelos seus custos. Ademais, o Transportador está protegido pela limitação geral de responsabilidade prevista no item 9.2.1.
141	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Nona	9	9.4	9.4.2.1	Penalidades e Responsabilidades	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Nova Redação: 9.4.2.1. O TRANSPORTADOR é responsável perante o CARREGADOR pelos danos diretos, custos adicionais e/ou prejuízos comprovadamente por ele sofridos e/ou incorridos em decorrência do GÁS DESCONFORME causado exclusivamente pelo TRANSPORTADOR, observados os termos do item 9.2, desta Cláusula do TCG.	Sugerimos que seja excluída a expressão [exclusivamente causados pelo TRANSPORTADOR]. O Transportador deve ser responsável mesmo quando não for exclusivamente responsável, pois o Transportador tem o dever de zelar pela qualidade dos serviços.
142	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Nona	9	9.4	9.4.3.1	Penalidades e Responsabilidades	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Exclusão	Não é razoável 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,

143	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Nona	9	9.6	9.6	Penalidades e Responsabilidades	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	<p>Inclusão: "9.6. Limites de Responsabilidade do Carregador</p> <p>9.6.1. O valor total máximo que o CARREGADOR poderá pagar ao TRANSPORTADOR e/ou qualquer outro CARREGADOR em virtude de quaisquer dos eventos de sua responsabilidade previstos nos itens 9.3 a 9.5 acima ou qualquer outra penalidade, reparação ou indenização devida ao TRANSPORTADOR e/ou qualquer outro CARREGADOR nos termos do CONTRATO (inclusive aquelas decorrentes de GÁS DESCONFORME), em cada ANO, está limitado ao valor equivalente à aplicação do percentual de 20% (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 TRANSPORTE DE ENTRADA ou TARIFA DE TRANSPORTE DE SAÍDA, conforme o caso, com a TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA no âmbito do CONTRATO, de acordo com a regulamentação aplicável.</p> <p>9.6.2. Acima desse limite, não será exigível do CARREGADOR qualquer penalidade, reparação ou indenização ao TRANSPORTADOR e/ou qualquer outro CARREGADOR (inclusive no que diz respeito a GÁS DESCONFORME)."</p>	Trata-se de questão de reciprocidade e isonomia, além de garantia de uma distribuição de riscos mais justa nas relações do Carregador à montante e à jusante da rede de transporte.
144	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Décima	10	10.1	10.1.1	Faturamento	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	<p>Nova Redação: 10.1.1 Até o sétimo Dia ÚTIL de cada mês calendário, o TRANSPORTADOR enviará para o CARREGADOR, conforme aplicável, os DOCUMENTOS DE COBRANÇA relativos (a) aos encargos [referentes ao mês anterior dos Serviços de Transporte], conforme o caso, previstos no Anexo II do CONTRATO DE TRANSPORTE, (b) às penalidades e demais valores que tenham se tornado devidos pelo CARREGADOR, no mês calendário antecedente, nos termos destes TCG, e (c) à venda de gás natural efetuada ao CARREGADOR para fins de BALANCEAMENTO.</p>	Sugerimos que a redação seja ajustada para tornar a cláusula bilateral. Tal direito de atualização precisa ser bilateral sob pena de tornar esta disposição abusiva, pois uma das partes pode alterar o preço cobrado.



145	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Décima	10	10.2	10.2.4	Faturamento	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Nova Redação: 10.2.4. Na hipótese de o CARREGADOR comprovar perante o TRANSPORTADOR que os valores cobrados em determinado DOCUMENTO DE COBRANÇA ESTIMADO são superiores aos efetivamente devidos, o CARREGADOR terá o direito de ver deduzido o valor da diferença incontroversa apurada em seu favor no primeiro DOCUMENTO DE COBRANÇA emitido após a referida comprovação, e eventual saldo pago, na mesma ocasião, pelo TRANSPORTADOR, se necessário, para a integral extinção deste crédito. O valor da dedução a ser realizada nos termos desta Cláusula corresponderá ao valor da diferença comprovada e incontroversa, atualizado pelo índice de correção monetária previsto no item 10.7 desta Cláusula do TCG, desde a data do pagamento do DOCUMENTO DE COBRANÇA ESTIMADO até a data da emissão do DOCUMENTO DE COBRANÇA no qual se formalizará a dedução.	Trata-se de cobrança indevida, prática que, segundo o art. 940 do Código Civil, ocasiona o pagamento integral do cobrado em excedente ao invés de compensações "até a integral extinção deste crédito". A obrigação de pagamento integral, mesmo com a verificação de erros de medição ou erros nos documentos de cobrança sujeita o Carregador a custos decorrentes de erros do Transportador e beneficia o Transportador com receitas de serviços não prestados.
146	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Décima	10	10.3	10.3.2	Faturamento	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Nova Redação: 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.	Sugerimos inverter a cláusula para ser responsabilidade do Transportador, pois como a medição é realizada exclusivamente por ele, eventuais falhas no recolhimento de tributos decorrentes de falhas na medição devem ser de responsabilidade exclusiva do TRANSPORTADOR.
147	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Décima	10	10.4	10.4.1	Faturamento	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Sugestão	Sugerimos reduzir para 15 dias e alinhar com o prazo da 11.1 ou o Transportador terá direito unilateral de questionar valores por um período adicional de 45 dias comparado com os 15 dias do Carregador.
148	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Décima	10	10.2	10.2.3	Faturamento	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Nova Redação: 10.2.3. Caso o TRANSPORTADOR identifique, após a emissão de DOCUMENTOS DE COBRANÇA ESTIMADOS, que os valores que lhe são devidos são maiores do que os que foram lançados com base em estimativas, o TRANSPORTADOR terá o direito de cobrar do CARREGADOR a diferença apurada, corrigida monetariamente de acordo com o IGP-M e com os acréscimos moratórios previstos no item 10.7 desta Cláusula do TCG, no primeiro mês subsequente ao da data em que a diferença tiver sido identificada.	Sugerimos que a redação seja ajustada para tornar a cláusula bilateral. Tal direito de atualização precisa ser bilateral sob pena de tornar esta disposição abusiva, pois uma das partes pode alterar o preço cobrado.
149	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Décima	10	10.5	10.5.1	Faturamento	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Solicitação de Esclarecimento	Solicitamos confirmação de que a Petrobras não goza de prazos de pagamento mais vantajosos nos Contratos Legados.

150	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Décima	10	10.6	10.6.1 e 10.6.2	Faturamento	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Exclusão	Sugerimos excluir ambas as cláusulas 10.6.1 e 10.6.2 que tratam sobre compensação. Ou ambas as partes podem compensar valores ou nenhuma pode. Solicitamos também confirmar se o Transportador possui tal direito de compensação nos Contratos Legados. Adicionalmente, em casos de erros de medição, a cláusula é ilegal, pois o Código Civil, no artigo 940 dispõe que aquele que cobra pode mais do que for devido fica obrigado a pagar o equivalente do que exigir. Sugerimos que não haja obrigação de pagamento integral, pois a cobrança indevida é ilegal no direito brasileiro.
151	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Décima	10	10.7	10.7.2	Faturamento	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Sugestão	Sugerimos alterar o prazo para ser o mesmo do atraso de pagamentos do Transportador, que tem prazo de 30 dias na cláusula 13.2.2.
152	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Onze	11	11.1	11.1	Cobrança	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Nova Redação: 11.1. As PARTES terão o prazo de [60] (sessenta) DIAS após a data do recebimento de qualquer DOCUMENTO DE COBRANÇA para questionar os valores cobrados pela outra PARTE. Após o decurso do referido prazo, o DOCUMENTO DE COBRANÇA não questionado será considerado aceito, para todos os fins de direito, ressalvadas as hipóteses previstas nos itens 10.3 e 10.4 da Cláusula Décima deste TCG.	A Cláusula não está realmente bilateral. Sugerimos alterar para 60 dias, que é o direito de rever valores do Transportador, na cláusula 10.4.1.
153	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Onze	11	11.2	11.2	Cobrança	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Sugestão	Trata-se de cobrança indevida, prática que, segundo o art. 940 do Código Civil, causa o credor a pagar ao devedor cobrado o valor integral do cobrado em excedente. A obrigação de pagamento integral mesmo com a verificação de erros de medição ou erros nos documentos de cobrança sujeita o Carregador a custos decorrentes de erros do Transportador e beneficia o Transportador com receitas de serviços não prestados.
154	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Onze	11	11.4	11.4	Cobrança	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Sugestão	A praxe de mercado é realizar o pagamento da parte incontroversa. Exigir o pagamento integral e o uso de arbitragem é aumentar excessivamente o custo da mera gestão contratual.
155	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Doze	12	12.1	12.1.1 v)	Força Maior	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Inclusão: (v) a Parte afetada pelo evento de Força Maior notifique à outra Parte em até 5 (cinco) DIAS da ciência do evento.	Sugerimos que os eventos de força maior, pela sua relevância e impactos no contrato, sejam somente aqueles notificados dentro do prazo, para não permitir que pleitos extemporâneos de força maior pelo transportador prejudiquem os Carregadores.

156	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Doze	12	12.2	12.2.1	Força Maior	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Sugestão	Sugerimos que a lista de eventos da cláusula 12.2.1 que sejam automaticamente considerados eventos de força maior seja reduzida substancialmente, sob pena de ter contratos de gerações distintas (Contratos Legados) com listas diferentes, causando um desequilíbrio sistêmico nos contratos de transporte. Se a cada nova chamada pública forem acrescentadas hipóteses, pode ocorrer que eventos considerados força maior em alguns contratos não o sejam em outros, aumentando a insegurança jurídica dos contratos. A recente adição de ataques cibernéticos demonstra claramente os problemas desta postura incremental: caso haja ataques cibernéticos, contratos anteriores seriam mantidos vigentes? Se sim, a Transportadora poderia priorizar o transporte de determinados contratos antigos em prejuízo aos contratos da atual chamada pública? Não nos parece a melhor solução sistêmica e regulatória.
157	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Doze	12	12.2	12.2.1 ii)	Força Maior	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Nova Redação: (ii) ato de sabotagem, de terrorismo, de vandalismo ou de destruição acidental de instalações, ainda que parcial, da PARTE AFETADA, desde que sem culpa desta	Sugerimos, no item (ii), a remoção de todas as hipóteses exceto a sabotagem, o terrorismo, o vandalismo e a destruição acidental das instalações. Eventos como tentativa de furto de combustível ou de gás natural, invasões e ocupações da faixa de duto e de destruição acidental das instalações estão sob controle do Transportador e podem ser coibidos com a segurança apropriada da instalação ou estão cobertos por seguro no Brasil. Eventos de força maior precisam seguir o previsto no Código Civil, serem imprevisíveis ou de consequências imprevisíveis, sendo que a tentativa de furto de gás ou de combustíveis e demais hipóteses listadas não são imprevisíveis nem tem suas consequências imprevisíveis.
158	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Doze	12	12.2	12.2.1 iv)	Força Maior	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Exclusão	Sugerimos que a mudança de legislação que afete o contrato não seja considerada força maior, sob pena de graves prejuízos para o carregador. A cláusula de mudança de lei como está pode dar um passe livre de cobrança para o Transportador, mantendo o contrato em vigor. Se o contrato for considerado ilegal, ou for substancialmente afetado por mudança de lei, é preciso que as partes cheguem a um acordo. Aliás, o Contrato já possui a Cláusula Vinte e Dois, que obriga as Partes a reestabelecer o equilíbrio contratual em caso de MUDANÇA DE LEGISLAÇÃO APLICÁVEL – a atual disposição inclusive geraria confusão e conflito entre a aplicação das cláusulas Doze e Vinte e Dois do TCG.
159	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Doze	12	12.2	12.2.1 v)	Força Maior	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Exclusão	Sugerimos a remoção do item (v) que tem definição circular: ele está na lista de eventos de força maior e exige que "desde que tal evento possa ser caracterizado como Força Maior em outros contratos". O evento de força maior é aplicável somente quando é imprevisível, e não quando um evento afeta o cumprimento de obrigações do transportador em outros contratos. Solicitamos confirmar se os Contratos Legados possuem lista taxativa, detalhando eventos de força maior. Eventuais diferenças podem causar eventos em que o Transportador poderá escolher quais contratos de transporte serão afetados pela força maior e quais não serão, em prejuízo dos novos carregadores. Ademais, o Carregador não goza de proteção similar em relação a eventos de Força Maior em seus contratos à jusante e à montante da rede de transporte.

160	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Doze	12	12.7	12.7.1	Força Maior	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Nova Redação: Nova redação: [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.]	Nos contratos de compra e venda de gás natural o compromisso de take or pay é imediatamente reduzido na mesma medida do tempo correspondente ao evento de força maior. O tratamento previsto na redação original do contrato acarreta graves problemas de fluxo de caixa para o Carregador e não assegura que ele consiga recuperar a remuneração paga ao Transportador correspondente ao período afetado pela força maior.
161	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Doze	12	12.9	12.9.1	Força Maior	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Nova Redação: 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, 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 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 do 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].	Na minuta divulgada, caso o evento de força maior, afete o transportador, o carregador é obrigado a manter todos os pagamentos. Da mesma forma que os contratos divulgados anteriormente em chamadas públicas da TBG, esses valores deveriam gerar um crédito que seria deduzido em percentuais de 10% (dez por cento) da Quantidade Diária Contratada de cada mês até compensação total do referido crédito.
162	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Treze	13	13.1	13.1.3	Término Antecipado	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Nova Redação: 13.1.3. O evento descrito no subitem (ii) do item 13.1.1 poderá ensejar a rescisão do CONTRATO pelo TRANSPORTADOR, mediante a entrega de NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR, sendo aplicável, nesta hipótese, a indenização prevista no item 13.1.5.1 desta Cláusula do TCG, a qual deverá ser paga pelo CARREGADOR no prazo de 30 (trinta) DIAS a contar do recebimento de NOTIFICAÇÃO do TRANSPORTADOR.	Sugerimos excluir "ainda que o respectivo descumprimento pelo CARREGADOR ocorra antes da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE," uma vez que a situação prevista no item 13.1.1 é exclusiva para o período antes da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE.

163	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Treze	13	13.1	13.1.5	Término Antecipado	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	<p>Nova Redação: 13.1.5. Na hipótese de rescisão do CONTRATO na forma dos itens 13.1.1, 13.1.2 e 13.1.3 desta Cláusula do TCG, o CARREGADOR está obrigado a pagar ao TRANSPORTADOR, como indenização [única e] aplicável a tal rescisão, o valor das perdas e danos diretos [comprovadamente e diretamente] sofridos pelo TRANSPORTADOR, excluídos desse valor quaisquer danos indiretos e lucros cessantes decorrentes desta rescisão. A indenização [deletado: mínima] devida ao TRANSPORTADOR nessa hipótese será correspondente ao valor relativo a todos os encargos previstos no Anexo II-A ou B – Tarifas e Valores a Faturar, Apêndice B – Valores a Faturar do CONTRATO, nos prazos, volumes e valores que seriam devidos até o final do PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, 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 da Cláusula Décima deste TCG.</p>	<p>Sugerimos que a cláusula de indenização tenha redação substancialmente igual ao previsto no item 13.2.5, em seu valor final e não mínimo e que considere os mesmos limites de responsabilidade que se aplicam ao Transportador em sua cláusula de indenização.</p> <p>Solicitamos confirmar como esta cláusula se compara às disposições equivalentes estabelecidas nos Contratos Legados.</p>
164	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Treze	13	13.1	13.1.5.1	Término Antecipado	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	<p>Nova Redação: 13.1.5.1. Na hipótese de rescisão do CONTRATO na forma do item 13.1.3 desta Cláusula do TCG, o CARREGADOR está obrigado a pagar ao TRANSPORTADOR, como indenização aplicável a tal rescisão, valor correspondente a [100% (cem por cento)] do valor do INVESTIMENTO EM INSTALAÇÃO ADICIONAL DE TRANSPORTE, devidamente atualizados pelo índice de correção monetária e acrescidos dos juros moratórios, conforme disposto no item 10.7.1 da Cláusula Décima deste TCG.</p>	<p>Sugerimos reduzir o valor da indenização a, inicialmente, 100% do Investimento em Instalação Adicional de Transporte para atendimento específico do Carregador. Reiteramos também nossos comentários relativos à onerosidade das Garantias do Contrato (por exemplo, vide item ED 5.5.1)</p>
165	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Treze	13	13.2	13.2.1	Término Antecipado	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	<p>Nova Redação: 13.2.1. Os seguintes eventos darão ao CARREGADOR o direito de requerer a rescisão do CONTRATO: (i) atraso no pagamento de um DOCUMENTO DE COBRANÇA por período igual ou superior a [15 (quinze)] DIAS contados do seu vencimento, observado o disposto no item 13.2.2, salvo se submetido ao procedimento previsto na Cláusula Onze;</p>	<p>Sugerimos, no item (i), reduzir o prazo de 30 dias para 15 dias, conforme o prazo para o Transportador</p>
166	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Treze	13	13.2	13.2.2	Término Antecipado	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	<p>Sugestão</p>	<p>O prazo de 60 dias de notificação para compensar, além de excessivamente extenso, é impraticável pela sequência de prazos que o Transportador tem: (i) o prazo de 30 dias de atraso do pagamento para notificação da 13.2.1(i) e (ii) o prazo adicional de 30 dias da 13.2.2 pós notificação, bem como a necessidade de pagar quaisquer quantias da cláusula 11.2. Sugerimos incluir redação "devendo ser desconsiderada qualquer disposição deste contrato em contrário."</p>

167	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Treze	13	13.3	13.3.1 ii)	Término Antecipado	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Nova Redação: 13.3.1 (ii) pela extensão de um [ou mais] evento de FORÇA MAIOR por período superior a 45 (quarenta e cinco) DIAS contíguos, ou 90 (noventa) DIAS agregados considerando-se o período de 6 (seis) MESES; ou	Sugestões de redação para esclarecer que os eventos de força maior podem ser diferentes para fins de rescisão.
168	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Quatorze	14	14.3	14.3.10	Controvérsias	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Exclusão	Sugerimos retirar esta cláusula. A decisão de continuidade das obrigações não cabe ao contrato, mas ao pedido das partes e ao juízo do tribunal arbitral que pode adotar medidas que entender cabíveis. Qualquer redação contratual pode ser questionada.
169	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Quinze	15	15.1	15.1	Garantias	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Solicitação de esclarecimento	Solicitamos confirmar se nos Contratos Legados a Petrobras precisa oferecer Garantia de Balanceamento ou instrumento similar. A referência ao item 13.1.4 parece equivocada.
170	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Quinze	15	15.1	15.1	Garantias	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Sugestão	Sugerimos a aceitação de fianças corporativas. Sugerimos retornar os seguros garantia, que já estavam previstos em chamadas públicas anteriores, como a do TBG. Devido ao alto valor do contrato, as formas de garantias previstas no Edital representariam significativos custos para a transação (anos antes de qualquer serviço ser prestado), 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. Reiteramos, portanto, nossos comentários à seção 5 do Edital.

171	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Quinze	15	15.1	15.1 ii, iii, iv)	Garantias	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	<p>Nova Redação:</p> <p>(ii) Seguro garantia emitido por seguradora, autorizada a operar no Brasil, com, no mínimo 2 (dois) anos, de operação no mercado, e com a Certidão de Regularidade na SUSEP, cujos termos e condições da apólice sejam previamente aprovados pelo TRANSPORTADOR.</p> <p>(iii) 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 &amp; Poors, ou Ba1 pela Moody's, ou BB+ pela Fitch;</p> <p>(iv) 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 nesta Cláusula;</p> <p>Nova Redação:</p> <p>(ii) Seguro garantia emitido por seguradora, autorizada a operar no Brasil, com, no mínimo 2 (dois) anos, de operação no mercado, e com a Certidão de Regularidade na SUSEP, cujos termos e condições da apólice sejam previamente aprovados pelo TRANSPORTADOR.</p> <p>(iii) constituição de qualquer outra garantia aceitável pelo</p>	<p>Sugerimos a aceitação de fianças corporativas. Sugerimos retornar os seguros garantia, que já estavam previstos em chamadas públicas anteriores, como a do TBG.</p> <p>Devido ao alto valor do contrato, as formas de garantias previstas no Edital representariam significativos custos para a transação (anos antes de qualquer serviço ser prestado), o que poderia, em última análise, restringir de forma indesejada a participação de empresas na Chamada Pública.</p> <p>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.</p> <p>Reiteramos, portanto, nossos comentários à seção 5 do Edital.</p>
172	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Quinze	15	15.4	15.4	Garantias	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	<p>Sugestão</p>	<p>Sugerimos que o valor da garantia do contrato seja equiparado com os valores praticados em outros contratos, de 100 vezes a Quantidade Diária Contratada das Tarifas de Transporte e da Tarifa de Estoque.</p> <p>O valor base do contrato em discussão já é maior que os outros porque inclui um valor adicional (Tarifa de Instalação Adicional) que irá remunerar a base regulatória independente de qualquer tarifa histórica. Ou seja, além de aumentar a contraprestação do Transportador, se também os múltiplos forem aumentados, os carregadores irão incorrer em custos adicionais com impactos na competitividade dos novos agentes no mercado de gás.</p>

173	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Desesseis	16	16.1	16.1.2	Cessão	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Exclusão	<p>Sugerimos a exclusão total da cláusula, que é um direito unilateral não correspondido na transferência pelo Transportador. Trata-se de um direito absoluto que confere ao Transportador a oportunidade de se beneficiar da mesma cessão via cláusula de congestionamento sem que o carregador, verdadeiro titular do direito, possa interferir no processo de transferência via congestionamento.</p> <p>Ademais, em linha com o conteúdo de nossa manifestação SEI nº 2112797, datada de 19 de abril de 2022, sugerimos que esta Agência considere obrigações específicas sobre a cessão de capacidade contratada caso seja a Petrobras vencedora da Chamada Pública (inclusive eventual cessão compulsória).</p>
174	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Desesseis	16	16.4	16.4	Cessão	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	<p>Nova Redação: 16.4. O CARREGADOR CEDENTE deverá manter o TRANSPORTADOR permanentemente informado sobre a celebração de instrumentos vinculantes para efetivar uma CESSÃO DE CAPACIDADE CONTRATADA, bem como sobre o início, andamento e perspectiva de conclusão da negociação do correspondente ACORDO DE CESSÃO DE CAPACIDADE, devendo apresentar ao TRANSPORTADOR, no prazo mínimo de 60 (sessenta) 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 só terão efeito perante o TRANSPORTADOR após celebração de um novo CONTRATO DE TRANSPORTE entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR CESSIONÁRIO, observados os termos para eficácia daquele novo CONTRATO DE TRANSPORTE, de forma que o TRANSPORTADOR possa cumprir suas obrigações previstas em LEGISLAÇÃO APLICÁVEL e operacionalizar o atendimento ao CARREGADOR CESSIONÁRIO.</p>	<p>Sugerimos substituir a expressão "tratativas preliminares" por "celebração de instrumentos vinculantes". As tratativas preliminares representam um momento muito incipiente para qualquer comunicação a outros agentes do mercado e não há qualquer compromisso ou obrigação de serem concluídas. É somente com a celebração de instrumentos de negociação vinculantes que surge o dever de comunicar a qualquer ente.</p>
175	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Dezessete	17	17.2	17.2	Congestionamento	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Sugestão	<p>Em linha com o conteúdo de nossa manifestação SEI nº 2112797, datada de 19 de abril de 2022, sugerimos que esta Agência considere obrigações específicas sobre congestionamento contratual caso seja a Petrobras vencedora da Chamada Pública. Por exemplo, a informação de informar ao transportador sobre a utilização da capacidade de transporte não deveria ser uma obrigação do Carregador-Petrobras, mas sim uma obrigação.</p>



176	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Dezessete	17	17.3	17.3.1	Congestionamento	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Solicitação de esclarecimento	Solicitamos esclarecer se estas regras para a determinação de Congestionamento Contratual são compatíveis e/ou concatenam com as respectivas disposições dos Contratos Legados (uma vez que anteriores à RANP 11/2016). Adicionalmente, em linha com o conteúdo de nossa manifestação SEI nº 2112797, datada de 19 de abril de 2022, sugerimos que esta Agência considere obrigações específicas sobre congestionamento contratual caso seja a Petrobras vencedora da Chamada Pública, aumentando o critério de utilização da Capacidade Contratada de Transporte para no mínimo 80%, durante um intervalo de tempo de 3 (três) meses para o Carregador-Petrobras.
177	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Dezessete	17	17.4	17.4.6 vi)	Congestionamento	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Nova Redação (vi) [Observada a redução imediata dos valores pagos pelo Carregador de forma proporcional à capacidade transferida,] aplicados nos valores qualquer resultado financeiro positivo decorrente da transferência de capacidade em razão do CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL será exclusivamente auferido pelo TRANSPORTADOR.	Sugerimos que seja esclarecido que o Transportador não poderá cobrar duas vezes pela mesma capacidade disponibilizada.
178	CONTRATO (ENTRADA)	Anexo III - Cláusula Vinte e cinco	25	25.2	25.2.7	Operação e manutenção	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Solicitação de esclarecimento	Solicitamos confirmar se disposição similar existe nos Contratos Legados, justificando eventuais diferenças.
179	CONTRATO (ENTRADA)	ANEXO III APÊNDICE II	1	1.4	1.4.3	Balanceamento	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS	Sugestão	Entendemos que a medida (iv) deveria somente ser realizada em articulação com os carregadores afetados, 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 respectivos compromissos comerciais destes. Caso não haja convergência, o Transportador define a restrição/interrupção.