

ID	Nome da Empresa ou Instituição	Cláusula	Temas	Item	Contribuição do Agente	Justificativa	Posicionamento da ANP	Parecer sobre a contribuição: (Acatado /Acatado Parcialmente/ Não Acatado/ Não se aplica)
1	SCGAS - COMPANHIA DE GÁS DE SANTA CATARINA	15	Garantia de Pagamento	15.1 i)	CT - 15.1 (i) - alteração - (i) Caução em dinheiro, depositada em conta corrente do TRANSPORTADOR, que poderá ser utilizada pelo TRANSPORTADOR a qualquer tempo para sanar um inadimplemento do CARREGADOR ou para saldar, no todo ou em parte, eventuais verbas rescisórias devidas ao TRANSPORTADOR nos termos do item 13.1.3 deste TCG, devendo o saldo da caução não utilizado ser devolvido ao CARREGADOR ao fim da vigência do CONTRATO. O saldo da caução será corrigido e atualizado monetariamente até a data de devolução.	As distribuidoras de gás canalizado são empresas públicas, reguladas e auditadas. A hipótese da garantia em caução por vezes é necessária dado os prazos de contratação alongados, que exigem um processo de cotação concorrencial. No entanto, a opção da caução fica inviabilizada na medida em que não há correção dos valores, pois o administrador público não pode abrir mão dos recursos em caixa aplicados destinados a contrato que não prevê a correção destes valores. O transportador não deve obter benefícios financeiros contratuais sua remuneração deve advir da prestação dos serviços de transporte, assim, se faz necessário corrigir tais valores ao longo do tempo e devolvê-los a quem os depositou.	Ainda que o depósito caução seja uma alternativa de curto-prazo/temporária para a prestação de garantias financeiras, já que as outras opções (fiança bancária e/ou seguro-garantia) apresentam, historicamente, custos muito inferiores, a fim de garantir a isonomia de tratamento com a correção exigida, por exemplo, em vários dos itens constantes do ANEXO II-A – TARIFAS E VALORES A FATURAR, foi incluída a previsão de correção pela SELIC dos valores depositados a título de caução até que sejam devolvidos ao carregador.	Acatado
2	SCGAS - Companhia de Gás de Santa Catarina	15	Garantia de Pagamento	15.1	CT - 15.1 - Inclusão - (iv) O TRANSPORTADOR poderá conceder limite de crédito como forma de garantia, com base na classificação de risco quando o carregador for Concessionária de Serviços Públicos de Gás Canalizado.	A distribuidora de gás canalizado detém a concessão de distribuição de gás, sendo o contrato de transporte imprescindível para consecução do seu objeto social. A receita e fluxo de caixa estão lastreados por um contrato de concessão de longo prazo e contratos de compra e venda com seus clientes. Historicamente a Petrobras como supridor incumbente tem adotado essa prática a mais de 20 anos. Entendemos que o tratamento para as distribuidoras locais deve ser diferenciado em relação a um usuário livre pois apresenta risco de crédito muito menor, ou quase nenhum risco.	Inicialmente é necessário destacar que, conforme o disposto no §2º do Art. 1º da Lei 14.134/2021, a exploração da atividade de transporte corre por conta e risco do empreendedor. Assim, em que pese a TBG ter implementado uma política de crédito similar à proposta para os produtos de curto prazo e interruptível, argumentou que os contratos firmes anuais representam um percentual muito elevado da sua receita total, sendo necessária a exigência de garantias financeiras que mitiguem o risco de inadimplência.	Não acatado
3	SCGAS - COMPANHIA DE GÁS DE SANTA CATARINA	Anexo I B Apêndice B	Quantidade Diária Contratada	---	CT - Anexo I B Apêndice B - Inclusão B.2 As QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS poderão ser transferidas entre zonas adjacentes, desde que mantidas as capacidades alocadas totais e a possibilidade operacional.	É preciso prever um mecanismo que possibilite a administração da QDC pelas concessionárias estaduais entre zonas de saída, observadas as questões de possibilidade operacional, para evitar distorções de mercado, ficando uma zona exposta a pagamento de excedente não autorizado enquanto outra restar pagando encargo de capacidade. Em prol da eficiência, sustentabilidade e razoabilidade de custos, é preciso prever a possibilidade de gestão da capacidade contratada entre zonas adjacentes dentro de uma mesma concessão estadual de distribuição de gás canalizado.	A Resolução ANP nº 11/2016, que regulamenta o mecanismo de cessão de capacidade insitui, em seu art. 29, que "O Cedente poderá transferir a um Cessionário, total ou parcialmente, sua Capacidade Contratada de Transporte, mantendo os direitos contratuais inicialmente pactuados com o Transportador com o qual possui Contrato de Serviço de Transporte firme vigente.". Portanto, a norma prevê que a cessão deve ocorrer nos mesmos termos do contrato vigentes, não permitindo alterações na zona de saída ou de quaisquer outra condição comercial. A alteração sugerida teria que ser avaliada com maior profundidade no processo de revisão da RANP 11/2016.	Não acatado
4	SCGAS - Companhia de Gás de Santa Catarina	Anexo II B Apêndice B	Valores a Faturar	ii) e ii a)	CT - ANEXO II-B APÊNDICE B (II) alteração (ii) Encargo de serviço excedente autorizado. ESEA: 1 x tarifa. (ii)-a) considerando as incertezas de medição presentes nos sistemas de medição, haverá tolerância de 1,5% do QEAI para apuração deste encargo.	Não há sentido em cobrar o dobro da tarifa de transporte para um serviço excedente que foi autorizado pelo transportador.  Se é autorizado, trata da utilização de uma capacidade ociosa auxiliando na maximização da capacidade de transporte, não há motivo para se pagar o dobro do valor da tarifa de transporte.  Tanto é assim que a exemplo dos contratos da TAG e NTS tal situação não ocorre. Essa possibilidade traz ao mercado maior flexibilidade e liquidez permitindo melhorar a eficiência e razoabilidade de custos dos serviços de transporte.  A cobrança de 2x a tarifa, estimula a sobre contratação, pois racionalmente mais vale pagar 1x a tarifa por ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA do que 2x a tarifa por excedente autorizado.  Considerando as incertezas de medição presentes nos sistemas de medição, a tolerância de 1,5% do QEAI para apuração do ESEA.	A regra de utilização de excedentes não é equiparada a prestação de serviço interruptível, ou seja, ele não utiliza capacidade ociosa do sistema. A lógica para utilização do multiplicador do encargo de Excedente Autorizado ser maior que o multiplicador utilizado nos contratos firmes de curto-prazo tem como intenção o estímulo ao mercado a contratar capacidade firme de curto-prazo em detrimento da utilização do serviço excedente autorizado nos contratos firmes de longo prazo. O intuito dos produtos de curto prazo é de fornecer flexibilidade na contratação de acordo com a demanda.	Não acatado

5	SCGAS - Companhia de Gás de Santa Catarina	Anexo II B Apêndice B	Valores a Faturar	B.1 iii)	CT - ANEXO II-B APÊNDICE B B.1 (iii) - alteração (iii) Encargo de serviço excedente não autorizado ESEA: 2 x tarifa. (iii)-a) considerando as incertezas de medição presentes nos sistemas de medição, haverá tolerância de 1,5% do QENAI para apuração deste encargo.	A exemplo dos contratos de TAG e NTS que cobram 2 vezes a tarifa. A cobrança de 5 vezes é exagerada e implica em um nível de risco absoluto que na prática não ocorre. Tal proteção faria sentido em um sistema com múltiplos carregadores em um mercado altamente líquido e com histórico de variações significativas. Tal realidade é bastante distante da brasileira, cujos volumes são estáveis. Não faz sentido haver duas práticas distintas de cobrança de um serviço que é regulado pela ANP. Considerando as incertezas de medição presentes nos sistemas de medição, haverá tolerância de 1,5% do QENAI para apuração deste encargo.	Os mecanismos para utilização de serviço de transporte de excedente não autorizado devem refletir desincentivos contratuais a fim de evitar comportamentos indesejáveis que possam criar riscos à operação dos gasodutos de transporte. A ANP está trabalhando junto aos transportadores na padronização dos contratos de serviço de transporte e nas suas condições de forma a harmonizar e compatibilizar seus termos. Como ação nesse sentido, o multiplicador do excedente não autorizado foi alterado de 5x para 4x, compatível com os valores utilizados pela NTS. Novas reduções desse multiplicador dependem de uma avaliação mais aprofundada sobre seus potenciais efeitos	Acatado parcialmente
6	SCGAS - Companhia de Gás de Santa Catarina	Anexo II B Apêndice B	Valores a Faturar	B.1 iv)	CT - ANEXO II-B APÊNDICE B B.1 (iv) - Alteração ECNU: corresponde ao valor em Reais a ser pago pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA no MÊS em questão, sendo igual a zero se o cálculo resultar negativo. A apuração do ECNU será realizada em base mensal.	Não há razoabilidade econômica de ser efetuada a cobrança de encargo de capacidade diário. Isso leva a situações de ineficiência de custos, pois em um dia em que a quantidade retirada ficar abaixo da QDC haverá pagamento de encargo de capacidade, e no dia que retirar acima, haverá pagamento de 5 vezes ou 2 vezes, sem poder abater o saldo do dia anterior. Não faz sentido do ponto de vista da otimização de custos do sistema e da cadeia. Há que ser pensado em um equilíbrio na alocação de risco da cadeia pelo bem da sua sustentabilidade e eficiência. Manter os compromissos contratuais vinculados à receita do transportador em base diária assegura um nível de risco absolutamente baixo ao transportador, transferindo todo o risco ao mercado que é quem remunera o transportador e que depende de condições competitivas para manter-se saudável.	Os contratos de serviço de transporte são em base diária, conforme BENCHMARKS dos modelos praticado na Europa. Ampliando o período de diário para mensal implicaria um desestímulo ao mercado de curto prazo, hoje ofertado pela TBG. Além disso aumentaria os riscos de segurança e integridade do sistema diminuindo a eficiência da operação.	Não acatado
7	SCGAS - COMPANHIA DE GÁS DE SANTA CATARINA	Anexo III Apêndice II	Balanceamento	4.3	CT - Anexo III Apêndice II 4.3 - exclusão	Um Ponto de Entrega atende a uma gama de usuários da Distribuidora e não um cliente em específico. O contrato já prevê 5 diferentes tipos de penalidades, o que o torna complexo e de difícil gestão. Já existe penalidade por variação da programação diária e de limite de vazão o que já é suficiente para garantir a segurança operacional do sistema. Além disso, observa-se como exemplo os contratos da TAG os quais já não aplicam esse tipo de penalidade.	A penalidade visa evitar a acentuação da vazão de uma determinada zona de entrega em um patamar superior ao da capacidade técnica do sistema, acarretando possibilidade de falha em uma ou mais Zonas de Saída do sistema. Cabe destacar que a penalidade não gera receita auferida pelo transportador, a qual tem como destino a Conta Regulatória.	Não acatado
8	SCGAS - COMPANHIA DE GÁS DE SANTA CATARINA	Anexo III Apêndice II	Balanceamento	4.5	CT - ANEXO III APENDICE II 4.5 alteração - 4.5 Penalidade por DESEQUILÍBRIO 4.5.1 Se o CARREGADOR não corrigir o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR na forma prevista no item 1.10 do Apêndice II do TCG, o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR uma penalidade por DESEQUILÍBRIO no valor igual ao produto da parcela do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR em questão que exceda o limite estabelecido na Cláusula 1.5.2 deste Apêndice II do TCG, convertido para MMBTU tomado por base o PCR, por (ii) 2 vezes o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO. 4.5.1.1 Quando ocorrer o pagamento de penalidade de desequilíbrio, não serão cobradas as penalidades de variação de programação, encargo de capacidade e QENA do referido dia.	Ajustar a penalidade por desequilíbrio para 2 vezes a tarifa conforme padrão já adotado pela TAG em seus contratos de transporte. Penalidade de 5 vezes é extremamente elevada e desnecessária. Ao transportador há inúmeros mecanismos de controle. A depender dos volumes tal desequilíbrio sequer coloca o sistema em risco. Os contratos estão desenhados para proteção integral de qualquer tipo de risco do transportador. Se faz necessário em prol da abertura de mercado e evolução do acesso de terceiros que os contratos sejam revisitados e flexibilizados. Caso no futuro haja risco efetivo de haver algum tipo de desequilíbrio, tal condição pode ser reavaliada. Ainda neste caso poderia ocorrer empilhamento de penalidades por um único evento, como por exemplo o pagamento de quantidade excedente não autorizado, penalidade por variação de programação e penalidade por desequilíbrio, ou seja, 10x o valor da tarifa de saída. Poderia ocorrer ainda a situação onde poderia ser pago, por um único evento, encargo de capacidade, variação da programação e penalidade por desequilíbrio	O desequilíbrio provocado pelos carregadores pode prejudicar e comprometer a prestação de serviço de transporte com os demais carregadores da rede. Para dar mais flexibilidade aos carregadores foi concedida tolerância de saldo de desequilíbrio acumulado, dentro da qual não há cobrança de penalidade de desequilíbrio. Adicionalmente, para os contratos da CP 04 foi promovido uma maior flexibilidade para os carregadores por meio da ampliação do período de apuração dos desequilíbrios para uma semana. Por fim, a penalidade de desequilíbrio somente será aplicada em uma situação de desequilíbrio geral do duto.	Não acatado

9	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo II A/B - Apêndice B	Valores a Faturar	Anexo II A/B - Apêndice B	CT – Anexo II A/B – Apêndice B. Alteração. Alterar o regramento referente ao excedente autorizado, nas zonas onde exista capacidade disponível, igualando o seu valor à tarifa do produto de curto prazo diário, para facilitar a tempestividade de decisões, como por exemplo em situações de despacho termelétrico e questões operacionais.	O conceito do excedente se assemelha ao conceito do produto de curto prazo com duração diária. Entendemos que ambas as situações deveriam ser precificadas de maneira similar.	A utilização do multiplicador do encargo de Excedente Autorizado ser maior que o multiplicador utilizado nos contratos firmes de curto-prazo tem como intenção o estímulo ao mercado a contratar capacidade firme de curto-prazo em detrimento da utilização do serviço excedente autorizado nos contratos firmes de longo prazo. O intuito dos produtos de curto prazo é de fornecer flexibilidade na contratação de acordo com a demanda. Ressaltamos que a TBG oferta produtos de curto prazo regularmente.	Não acatado
10	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo II A Apêndice B	Valores a Faturar	B1 ii) e iii)	CT – Anexo II-A – Apêndice B. B1. (ii) e (iii) - Alteração. Rever os multiplicadores das tarifas para os encargos de excedente autorizado e não autorizado.  De acordo com o contrato, o ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO possui um fator multiplicativo de 2x a tarifa de transporte, enquanto o ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO possui um fator multiplicativo de 5x a tarifa. Tais valores deveriam refletir de forma mais apropriada o custo de produtos de curto prazo (atualmente em 1,61 vezes a tarifa) para o ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO, dando um sinal econômico adequado ao mercado. Quanto ao fator multiplicador do ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO, solicitamos que seja reduzido para 3 vezes a tarifa firme.  Adicionalmente, os contratos extraordinários de transporte da TAG, elaborados posteriormente e também aprovados pela ANP, possuem fatores multiplicativos diferentes aos da TBG. Cumpre reforçar que a harmonização das condições contratuais entre os transportadores deveria ser perseguida. Dessa forma, como uma medida imprimir condições isonômicas aos carregadores e contribuir para uma maior padronização nos serviços de transporte, sugere-se a avaliação por parte da agência reguladora para revisão dos fatores multiplicativos nos contratos de entrada e saída da TBG, bem como das demais transportadoras.	É necessário criar harmonização dos contratos de serviço de transporte entre as malhas da NTS, TAG e TBG, sendo certo que os fatores multiplicadores dos excedentes deverão refletir o sinal econômico adequado.	A utilização do multiplicador do encargo de Excedente Autorizado ser maior que o multiplicador utilizado nos contratos firmes de curto-prazo tem como intenção o estímulo ao mercado a contratar capacidade firme de curto-prazo em detrimento da utilização do serviço excedente autorizado nos contratos firmes de longo prazo. O intuito dos produtos de curto prazo é de fornecer flexibilidade na contratação de acordo com a demanda. Ressaltamos que apenas a TBG oferta produtos de curta prazo atualmente. A ANP está trabalhando junto aos transportadores na padronização dos contratos de serviço de transporte e nas suas condições de forma a harmonizar e compatibilizar seus termos. Como ação nesse sentido, o multiplicador do Excedente não autorizado foi alterado de 5x para 4x, compatível com os valores utilizados pela NTS. Novas reduções desse multiplicador dependem de uma avaliação mais aprofundada sobre seus potenciais efeitos.	Não acatado
11	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo III Cláusula Segunda	Definições	---	CT - Anexo III, Cláusula Segunda - Alteração. PORTFÓLIO DO CARREGADOR ou PORTFÓLIO: para cada ZONA DE BALANCEAMENTO, as QUANTIDADES DE GÁS injetadas e/ou retiradas pelo CARREGADOR, por meio deste CONTRATO e de outros contratos de transporte celebrados pelo CARREGADOR, excetuando-se os CONTRATO LEGADO TCO, conforme definido pelo TRANSPORTADOR para fins de BALANCEAMENTO;	Para fins de balanceamento, apenas o Contrato TCO deve ser excluído da base do Portfólio, mantendo o Contrato CPAC, uma vez que este foi migrado para um contrato de saída.	A definição atual de portfólio do carregador preve que somente o TCO esta excluído .  PORTFÓLIO DO CARREGADOR ou PORTFÓLIO: para cada ZONA DE BALANCEAMENTO, as QUANTIDADES DE GÁS injetadas e/ou retiradas pelo CARREGADOR, por meio deste CONTRATO e de outros contratos de transporte celebrados pelo CARREGADOR, excetuando-se o TCO, conforme definido pelo TRANSPORTADOR para fins de BALANCEAMENTO;	Não acatado
12	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo III Cláusula sexta	Gás para uso do Sistema - GUS	6.1.1 (ii) e 6.1.5	CT - Anexo III, Cláusula Sexta itens 6.1.1 (ii) e 6.1.5 - Alteração. 6.1.1 (ii) O custo total com a aquisição de GUS, excluindo tributos recuperáveis, será repassado ao Carregador, por meio do Encargo de GUS, conforme estabelecido do Anexo II, A ou B, conforme o caso, do Contrato. [...] 6.1.5 Caso o(s) GSA TRANSPORTE ENTRADA não venha(m) a ser celebrado(s) com nenhum FORNECEDOR DE GÁS, ou ainda caso o(s) GSA TRANSPORTE ENTRADA 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, a quantidade de GUS necessário para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, nos termos desta Cláusula, ressarcindo ao CARREGADOR DE ENTRADA os tributos recuperáveis pelo TRANSPORTADOR, que deverá reembolsar o CARREGADOR no montante de tributos destacados no documento fiscal de fornecimento.	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, na ordem de 25% do valor da carga tributária.  Os tributos incidentes sobre o gás podem ser aproveitados pelo TRANSPORTADOR, em sua apuração, obedecendo à regra da não cumulatividade, o que reduziria o custo a ser repassado para o CARREGADOR, sem gerar ônus para o TRANSPORTADOR.  Cabe destacar que o não ressarcimento do ICMS incidente sobre o GUS poderá ser objeto de questionamento por parte dos órgãos de controle uma vez que difere dos procedimentos adotados nos demais contratos de transporte com a citada TBG e pelas demais transportadoras. 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 fornecer o produto para uso no transporte.	Na compra do GUS o transportador deverá recuperar os impostos incidentes (ICMS, PIS e COFINS) registrando em seu estoque sem tributos. No faturamento do serviço de E-GUS Serão acrescentados os impostos incidentes sobre esta operação. Em tese esta operação não onera o custo total para o carregador.	Não acatado

13	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo III Cláusula Sétima	Alocação de Quantidades de Gás	7.4.1 (ii)	<p>CT - Anexo III, Cláusula Sétima, item 7.4.1 (ii) - Alteração. 7.4.1 [...]</p> <p>(ii) QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA: caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, para um determinado PONTO DE ENTRADA, a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA que exceda em mais de 1% (um) 5% (cinco por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA e não seja uma QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, tais QUANTIDADES DE GÁS excedentes serão tratadas como QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO-AUTORIZADAS para esse DIA OPERACIONAL e PONTO DE ENTRADA em questão, quantidade essa que será obtida mediante a aplicação da seguinte fórmula abaixo: <math>QENA = [QDA - QEA - (1,05 \times QDC)]</math>;</p>	<p>Sugerimos a alteração da tolerância de 1% para 5% em relação aos Pontos de Entrada (item 7.4 Alocação de QUANTIDADES EXCEDENTES no PONTO DE ENTRADA). As flutuações operacionais nas interconexões entre gasodutos são inerentes aos sistemas de transporte e refletem a relação entre os transportadores, sem que haja a interferência do carregador. Eventual ausência de tolerância se torna ainda mais crítica nos Pontos de Entrada da TBG, que consistem em pontos de interconexão com outras transportadoras. Especialmente em relação aos pontos de interconexão com outros gasodutos, ou seja, EMED Corumbá, interconectado ao sistema da GTB, e EMED Gascar, interconectado ao sistema da NTS, cabe mencionar que não há gestão ou ações cabíveis por parte dos Carregadores, uma vez que as alocações efetuadas nos respectivos Pontos de Entrada são definidas pelos agentes a montante correspondentes. Dessa forma, sugerimos o estabelecimento de uma tolerância de 5%, especialmente nos Pontos de Entrada, considerando (i) o atual período de transição para a abertura de mercado e (ii) que ainda não há Código de Rede implementado entre os transportadores. Por fim, repisa-se que não é atribuição dos carregadores monitorar a operação dos transportadores, sendo certo que não há ação, por parte dos Carregadores, para atuar na correção de eventuais desvios.</p>	<p>Este item foi avaliado recentemente no âmbito da CP 03 e a área operacional da transportadora identificou que o percentual de 1% abarca todas as flutuações mencionadas na justificativa.</p> <p>Para a CP4, após a avaliação do comentário, identificamos a possibilidade de revisão contratual de maneira a refletir uma melhoria na metodologia de apuração de quantidades de GUS nos pontos de entrada, que impactará positivamente na alocação das quantidades nos pontos de entrada aos carregadores. O GUS a ser retirado dos pontos de entrada para cálculo das quantidades a serem alocadas aos carregadores de entrada será o GUS programado (projetado), de forma que qualquer diferença entre a quantidade projetada de GUS e a quantidade de GUS efetivamente consumida em cada dia operacional não afete as quantidades alocadas de entrada. Essas diferenças serão contabilizadas separadamente. O saldo destas contas será administrado pelo transportador e considerado nas projeções de GUS dos dias subsequentes, de forma a mantê-lo o mais próximo possível de zero. Caso o GUS tenha sido injetado pelo carregador, esse saldo de GUS comporá o estoque de gás do carregador sob custódia do transportador, sem impactar o serviço de transporte e o saldo de desequilíbrio do portfólio. Esse ajuste foi implementado por meio da cláusula 1.8.2.8 do Apêndice II do Anexo I: "No caso específico do item 6.1.5 do TCG, em que o CARRREGADOR DE ENTRADA é o responsável pelo fornecimento sem custo do GUS, a eventual diferença entre a quantidade efetivamente utilizada como GÁS PARA USO NO SISTEMA e a quantidade projetada para</p>	Acatado parcialmente
14	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo III Cláusula Sétima	Alocação de Quantidades de Gás	7.5.1 (ii)	<p>CT - Anexo III, Cláusula Sétima, item 7.5.1 (ii) - Alteração. 7.5.1 [...] (ii) QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA: caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA que exceda em mais de 5% (cinco por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA e não seja uma QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, tais QUANTIDADES DE GÁS excedentes serão tratadas como QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO-AUTORIZADAS para esse DIA OPERACIONAL e ZONA DE SAÍDA em questão, quantidade essa que será obtida mediante a aplicação da seguinte fórmula abaixo: <math>QENA = [QDA - QEA - (1,05 \times QDC)]</math>;</p>	<p>Sugerimos a inclusão de tolerância de 5% em relação às ZONAS DE SAÍDA (item 7.4 Alocação de QUANTIDADES EXCEDENTES na ZONA DE SAÍDA). De forma análoga ao proposto para os Pontos de Entrada (item 7.4.1 acima), sugerimos o estabelecimento de uma tolerância de 5% para as Zonas de Saída, considerando o atual período de transição para a abertura de mercado.</p>	<p>Nos Pontos de saída o Transportador não possui o controle das retiradas, sendo este cabível ao agente a jusante. Dessa forma, não foi concedida tolerância adicional nos pontos de saída.</p>	Não acatado
15	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo III Cláusula Oitava	Falha de Serviço de Transporte	8.1	<p>CT - Anexo III, Cláusula Oitava, item 8.1 - Inclusão. 8.1 Nos termos do item 3.3. do Anexo III ao Contrato, será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, em um determinado DIA OPERACIONAL, quando o TRANSPORTADOR: (...)</p> <p>(iii) Caso haja falha de fornecimento no âmbito do(s) GSA(s) celebrados por qualquer motivo pelo TRANSPORTADOR será considerada FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE.</p>	<p>Inclusão em linha com o item 8.2.1 (iv) (ver abaixo) O TRANSPORTADOR deverá ser penalizado pela falha de modo a incentivá-lo a buscar as devidas indenizações junto ao supridor do GSA que falhou.</p>	<p>O GSA Entrada e o GSA Saída contém mecanismos para sanar desequilíbrio severo do sistema decorrentes de uma ação ou omissão dos próprios carregadores não sendo desejável que tais ações ou omissões representem um risco adicional ao Transportador. O objetivo é alocar custos aos agentes que tenham dado causa a eles.</p>	Não acatado
16	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo III Cláusula Oitava	Falha de Serviço de Transporte	8.2.1 (iii) e (iv)	<p>CT - Anexo III, Cláusula Oitava, item 8.2.1 (iii) e (iv) - Alteração. 8.2.1 Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE nos contratos de transporte de entrada ou nos contratos de transporte de saída: (...)</p> <p>(iii) O TRANSPORTADOR tenha enviado aos carregadores, conforme o caso, um AVISO DE REDUÇÃO DE FLUXO em virtude da ocorrência, ou da potencial ocorrência de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE causada por um carregador de entrada, desde que o carregador tenha aceito receber determinada quantidade de GÁS DESCONFORME. Para os carregadores que não aceitaram receber GÁS DESCONFORME, será considerada FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE;</p>	<p>Item 8.2.1, alínea (iii) 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.</p>	<p>O responsável pela indenização no caso de Gás Desconforme deverá ser o carregador de entrada. Se o Transportador encaminhou o Aviso de Redução de Fluxo decorrente de Gás Desconforme, a Falha de Serviço de Transporte não estará caracterizada. Ainda, não consideramos razoável imputar ao Transportador a gerência das indenizações causadas por todos e quaisquer carregadores. Essa situação geraria um risco ingerenciável para o transportador. O Modelo de Entrada e Saída não pressupõe que o Transportador aja como um operador responsável por indenizar e proteger os carregadores impactados pela desconformidade causadas por outros carregadores.</p>	Não acatado

17	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo III Cláusula Oitava	Falha de Serviço de Transporte	8.2.1 (iv)	CT - Anexo III, Cláusula Oitava , item 8.2.1 (iv) - Exclusão. 8.2.1 Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE nos contratos de transporte de entrada ou nos contratos de transporte de saída: (...) (iv) Falha de fornecimento de gás no âmbito do(s) GSA TRANSPORTE ENTRADA ou falha de recebimento no âmbito do(s) GSA T TRANSPORTE SAÍDA ou a rescisão de qualquer desses instrumentos, por qualquer motivo, salvo se por culpa exclusiva do TRANSPORTADOR;	Item 8.2.1 - Alínea (iv): O transportador deverá ser penalizado pela falha de modo a incentivá-lo a buscar as devidas indenizações junto ao supridor do GSA que falhou. Alternativamente, o transportador deveria cobrar penalidade do supridor do GSA e deveria incorrer em falha junto ao carregador de saída, de forma que o efeito econômico para o Transportador seja nulo.	O responsável pela indenização no caso de Gás Desconforme deverá ser o carregador de entrada. Se o Transportador encaminhou o Aviso de Redução de Fluxo decorrente de Gás Desconforme, a Falha de Serviço de Transporte não estará caracterizada. Ainda, não consideramos razoável imputar ao Transportador a gerência das indenizações causadas por todos e quaisquer carregadores. Essa situação geraria um risco gerenciável par o Transportador. O Modelo de Entrada e Saída não pressupõe que o Transportador aja como um operador responsável por indenizar e proteger os carregadores impactados pela desconformidade causadas por outros carregadores.	Não acatado
18	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo III Cláusula Oitava	Falha de Serviço de Transporte	8.2.1 (v)	CT - Anexo III, Cláusula Oitava , item 8.2.1 (v). Alteração. 8.2.1 Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE nos contratos de transporte de entrada ou nos contratos de transporte de saída: (...) (v) Existência de situações iminentes e comprovadas de risco, identificadas pelo TRANSPORTADOR e registradas junto a ANP e CARREGADORES com as justificativas técnicas necessárias, 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, nos termos do item 4.3 do Apêndice I ao Anexo III deste CONTRATO. Nestes casos, o TRANSPORTADOR poderá, preventivamente, reduzir ou interromper o SERVIÇO DE TRANSPORTE.	Situações de risco desde que devidamente comprovadas e registradas junto a ANP e Carregadores contendo todas as justificativas para tal ação. Necessário estabelecer prazo máximo de tempo (X horas).	Situações iminentes de risco podem demandar reparos imediatos. A necessidade de registro prévio e comprovação do risco junto à ANP e aos Carregadores pode agravar a situação.	Não acatado
19	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo III Cláusula Oitava	Falha de Serviço de Transporte	8.2.1.1	CT - Anexo III, Cláusula Oitava , item 8.2.1.1 - Alteração. 8.2.1.1 Na hipótese prevista no item 8.2.1.(v) acima, o TRANSPORTADOR envia todos os esforços necessários para regularizar o SERVIÇO DE TRANSPORTE em prazo razoável. Caso, contrário será considerada FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE resultando em penalidade ao TRANSPORTADOR.	Caso contrário, o transportador será penalizado de acordo com a falha de serviço de transporte.	O conceito de prazo razoável é subjetivo e depende da situação concreta que demande a manutenção não-programada. A razão para a responsabilização do transportador deve acompanhar a sua culpabilidade, não podendo o transportador ser responsabilizado por falha de transporte que não tenha dado causa. Além disso, a obrigação de diligência do transportador e seu compromisso de enviar os melhores esforços para mitigar danos e utilizar as melhores práticas do mercado já está estabelecida ao longo do contrato.	Não acatado
20	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo III Cláusula Oitava	Falha de Serviço de Transporte	8.2.2 (i)	CT - Anexo III, Cláusula Oitava , item 8.2.2 (i) - Alteração. 8.2.2 Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE quando no contrato de transporte de entrada: (i) O carregador de entrada contratante não tiver disponibilizado no ponto de entrada, em um determinado DIA OPERACIONAL, QUANTIDADE DE GÁS igual à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA nos casos em que não houver impacto aos demais carregadores.	Determinação de “não” FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE aqui está relacionada ao contratante específico. Haverá falha se ocorrer impacto aos demais carregadores, pois a responsabilidade é do TRANSPORTADOR.  O transportador deverá ser penalizado pela falha, de modo a incentivá-lo a buscar as devidas indenizações junto ao carregador de entrada que falhou. Alternativamente, o transportador deveria cobrar penalidade do carregador de entrada e deveria incorrer em falha junto ao carregador de saída, de forma que o efeito econômico para o Transportador seja nulo.	Segundo o benchmark internacional, o Regime de Entrada e Saída não pressupõe que o Transportador aja como um operador responsável para indenizar e proteger os carregadores das penalidades/custos adicionais decorrentes de inadimplemento de um outro carregador, principalmente aqueles envolvidos nas nominações do carregador que falhou na retirada ou injeção. Essa situação geraria um risco não gerenciável para os transportadores. Não seria razoável imputar ao Transportador a gestão das indenizações causadas por todos e quaisquer carregadores.	Não acatado
21	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo III Cláusula Oitava	Falha de Serviço de Transporte	8.2.2 (ii)	CT - Anexo III, Cláusula Oitava item 8.2.2 (ii) - Alteração. 8.2.2. Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE quando no contrato de transporte de entrada: (...) (ii) O carregador de entrada contratante tiver disponibilizado GÁS DESCONFORME no PONTO DE ENTRADA, tendo ou não enviado ao TRANSPORTADOR um AVISO DE GÁS DESCONFORME desde que não haja impacto aos demais carregadores;	Determinação de “não” FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE aqui está relacionada ao contratante específico. Haverá falha se ocorrer impacto aos demais carregadores, pois a responsabilidade é do TRANSPORTADOR.  Na eventualidade de falhar com outros agentes que disponibilizaram gás conforme, o Transportador deveria pagar a(s) falha(s) e repassá-la(s) ao Carregador de Entrada que deu causa a(s) falha(s), conforme reforçado nos termos do item 1.3.3.1.1. do Anexo -Qualidade do Gás.	Segundo o benchmark internacional, o Regime de Entrada e Saída não pressupõe que o Transportador aja como um operador responsável para indenizar e proteger os carregadores das penalidades/custos adicionais decorrentes de inadimplemento de um outro carregador, principalmente aqueles envolvidos nas nominações do carregador que falhou na retirada ou injeção. Essa situação geraria um risco não gerenciável aos Transportadores. Não seria razoável imputar ao Transportador a gestão das indenizações causadas por todos e quaisquer carregadores.	Não acatado

22	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo III Cláusula Oitava	Falha de Serviço de Transporte	8.2.2 (iii)	CT - Anexo III, Cláusula Oitava, item 8.2.2 (iii) - Alteração. 8.2.2. Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE quando no contrato de transporte de entrada: (...) (iii) O carregador de entrada contratante tiver disponibilizado GÁS com um PODER CALORÍFICO SUPERIOR inferior ao PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA, desde que não haja impacto aos demais carregadores. Caso seja configurada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE no contrato de transporte de saída por este motivo, o carregador de entrada será exclusivamente responsável perante o carregador de saída e pelo pagamento de qualquer penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE a ele devido, desde que justificado e comprovado que o poder calorífico de entrada afetou a prestação do serviço do transporte;	Determinação de “não” FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE aqui está relacionada ao contratante específico. Haverá falha se ocorrer impacto aos demais carregadores, pois a responsabilidade é do TRANSPORTADOR.  Na eventualidade de falhar com outros agentes que disponibilizaram gás conforme, o Transportador deveria pagar a(s) falha(s) e repassá-la(s) ao Carregador de Entrada que deu causa a(s) falha(s), conforme reforçado nos termos do item 1.3.1.1. do Anexo -Qualidade do Gás.	Segundo o benchmark internacional, o Regime de Entrada e Saída não pressupõe que o Transportador aja como um operador responsável para indenizar e proteger os carregadores das penalidades/custos adicionais decorrentes de inadimplemento de um outro carregador, principalmente aqueles envolvidos nas nomeações do carregador que falhou na retirada ou injeção. Essa situação geraria um risco não gerenciável. Não seria razoável imputar ao Transportador a gestão das indenizações causadas por todos e quaisquer carregadores inadimplentes.	Não acatado
23	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo III Cláusula Oitava	Falha de Serviço de Transporte	8.2.2 (iv)	CT - Anexo III, Cláusula Oitava, item 8.2.2 (iv) - Exclusão. (iv) A QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA, ao CARREGADOR DE ENTRADA, tiver sido maior ou igual a 95% (noventa e cinco por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA, ainda que a PRESSÃO DE ENTRADA tenha ficado acima do limite máximo contratual;	Solicitação de exclusão da alínea 8.2.2. (iv). Não há razoabilidade para que a tolerância de 5% seja eximida de caracterização de Falha de Serviço de Transporte nos contratos de entrada. Caso seja decidido manter a tolerância, é importante deixar claro na cláusula 8.2.3 (iii) que, este volume não recebido pelo transportador não caracteriza uma não disponibilização de gás pelo carregador de entrada.	A Margem Operacional foi definida em um percentual de 5% justamente em função da tolerância concedida para variação da quantidade diária programada, também definida em 5%, conforme cláusula 8.2.2 (iv). O real objetivo associado à tolerância é evitar a aplicação de penalidades em função de pequenas variações no fechamento do dia operacional. A diminuição do percentual estabelecido acarretaria a necessidade de revisão da Margem Operacional e por consequência a revisão da Capacidade Disponível, ofertada na Chamada Pública, desta forma não concordamos neste momento com a revisão do limite.	Não acatado
24	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo III Cláusula Oitava	Falha de Serviço de Transporte	8.2.2 (v)	CT - Anexo III, Cláusula Oitava, item 8.2.2 (v) - Exclusão. (v) O(s) carregador(es) de entrada tenham enviado ao TRANSPORTADOR um AVISO DE GÁS DESCONFORME.	Solicitação de exclusão da 8.2.2. (v). A alínea (v) do item 8.2.2 está estabelecida na definição de Gás Desconforme. Tal previsão está abarcada na alínea (ii) do próprio item 8.2.2.	Os itens (ii) e (v) não se referem a mesma situação. Na primeira trata-se de injeção de gás desconforme, enquanto a segunda trata do encaminhamento de aviso de gás desconforme	Não acatado
25	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo III Cláusula Oitava	Falha de Serviço de Transporte	8.2.3 (i), (ii) e (iii)	CT - Anexo III, Cláusula Oitava, item 8.2.3. Itens (i), (ii) e (iii) - Alteração. 8.2.3 Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE quando nos contratos de transporte de saída:  (i) O carregador de saída contratante não tiver retirado a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, quando o TRANSPORTADOR tiver disponibilizado a PRESSÃO DE SAÍDA no PONTO DE SAÍDA em questão nos casos em que não houver impacto aos demais carregadores; (ii) a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA, no PONTO DE SAÍDA em questão, tiver sido maior ou igual que a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA ;  (iii) O carregador de saída contratante não realizar a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA em decorrência da não-disponibilização, pelo carregador de entrada, exceto nos casos que é realizados o balanceamento primário e/ou residual, da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA destinada ao carregador de saída em questão.	Determinação de “não” FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE aqui está relacionada ao contratante específico. Haverá falha se ocorrer impacto aos demais carregadores, pois a responsabilidade é do TRANSPORTADOR.  Para (i), apenas ajuste de texto, equivalente ao do caso dos carregadores de entrada. Para (ii), é responsabilidade do Transportador a manutenção da pressão contratada. Não caberia ao carregador de saída esta responsabilidade. Para (iii), ajuste de redação tendo em vista que o transportador poderá ter feito o balanceamento do sistema.	As cláusulas indicadas sinalizam o compromisso dos carregadores como usuários do sistema de transporte e a importância da manutenção do seu compromisso, visto que um comportamento inadequado dos carregadores pode provocar uma falha sistemática da prestação de serviço de transporte, neste caso, não originada pelo Transportador. Segundo o benchmark internacional, o Regime de Entrada e Saída não pressupõe que o Transportador aja como um operador responsável por indenizar e proteger os carregadores das penalidades/custos adicionais decorrentes de inadimplemento, ação ou omissão de um outro carregador, principalmente aqueles envolvidos nas nomeações do carregador que falhou na retirada ou injeção. Essa situação geraria um risco não gerenciável para os transportadores. Não seria razoável imputar ao Transportador a gestão das indenizações causadas por todos e quaisquer carregadores.	Não acatado
26	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo III Cláusula Nona	Penalidades por falha de serviço de transporte	9.2.1	CT - Anexo III, Cláusula Nona, item 9.2.1. - Comentário. 9.2 Limites de Responsabilidade do TRANSPORTADOR 9.2.1 O valor máximo que o TRANSPORTADOR deverá pagar ao CARREGADOR em virtude de FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE ou qualquer outra penalidade, reparação ou indenização devida ao CARREGADOR, nos termos deste CONTRATO inclusive aquelas decorrentes de GÁS DESCONFORME nos termos do item 1.3.4 do Apêndice I ao TCG, em cada ANO, 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 CAPACIDADE DE TRANSPORTE, TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e TARIFA DE CAPACIDADE EMPACOTAMENTO.	Solicitamos limitar as penalidades aos Carregadores no mesmo montante máximo ao qual é limitada a penalidade ao Transportador disposto no item 9.2.1. Deve haver um limite na penalidade para o Carregador, de forma a não expor os Carregadores a riscos que não têm contrapartida por parte do Transportador. Cabe destacar que o Contrato prevê penalidades mais pesadas aos carregadores. Deveria haver uma simetria nos direitos, reciprocidade contratual e obrigações das partes.	A posição contratual da Transportadora é diferenciada em relação a dos carregadores, na medida em que figura com parte em todos os contratos de transporte, o que aumenta substancialmente sua exposição ao risco de pagamento de penalidades por falha simultânea em múltiplos contratos. Do ponto de vista de precedentes internacionais, é possível identificar casos em que é estabelecido um limite de penalidades exclusivamente para o transportador, como é o caso da Austrália. Diante disso, justifica-se a fixação de um "cap" de penalidades para o transportador, principalmente pelo fato do mesmo ser remunerado por custos. A penalidade por ineficiência na prestação de serviço de transporte é um tema de cunho regulatório, sob a análise e fiscalização da ANP, e que será objeto de discussão com a sociedade no âmbito das consultas e audiências públicas a serem realizadas no processo de regulamentação da Nova Lei do Gás.	Não acatado

27	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo III Cláusula Décima	Faturamento	10.2.3	CT - Anexo III, Cláusula Décima, item 10.2.3. - Alteração. 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 deste TCG, no primeiro mês subsequente ao da data em que a diferença tiver sido identificada, salvo nos casos em que a responsabilidade pelo atraso não tenha sido comprovadamente atribuída ao Carregador.	Os contratos comerciais devem primar pelo equilíbrio entre as cláusulas, sendo importante garantir a reciprocidade entre as partes. Nos casos em que a responsabilidade pelo atraso não tenha sido comprovadamente atribuída ao Carregador, não caberia a correção monetária de acordo com o IGP-M e com os acréscimos moratórios previstos no item 10.7 deste TCG.	O item 10.2.3 é complementar ao item 10.2.2, onde se refere a situação onde o carregador não tenha apresentado as informações necessárias ao transportador para emissão dos documentos de cobrança no prazo correto. Ou seja, o item 10.2.3 é aplicado quando o carregador não tenha emitido os documentos necessários à emissão dos documentos de cobrança previstos no 10.2.2	Não acatado
28	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo III Cláusula Décima	Faturamento	10.3.2	CT - Anexo III, Cláusula Décima, item 10.3.2. - Exclusão. 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 TRIBUTOS devido pelo CARREGADOR.	Solicitamos a exclusão de 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. Caso o direito de regresso seja mantido, ele deve valer para ambas as partes, em ambos os sentidos.	Os ajustes de medição são inerentes ao serviço de transporte, cabendo a cada parte da cadeia o pagamento dos seus tributos. A cláusula 10.3.2 permite manter o equilíbrio da relação comercial.	Não acatado
29	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo III Apêndice II	Balanceamento	1.3	CT - Anexo III, Apêndice II – Balanceamento Cláusula Primeira 1.3 - Alteração. 1.3.5 Em cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO o preço do gás relacionado às AÇÕES DE BALANCEAMENTO com emprego de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA será, para o CARREGADOR: (i) Nos casos de desequilíbrio negativo, igual ao preço de gás no âmbito do GSA TRANSPORTE ENTRADA ou por meio da plataforma de trading, quando esta estiver em operação, excluídos os tributos recuperáveis. (ii) Nos casos de desequilíbrio positivo, igual ao preço de gás no âmbito do GSA TRANSPORTE SAÍDA ou por meio da plataforma de trading, quando esta estiver em operação, excluídos os tributos recuperáveis. 1.3.5.1 Os preços referenciados no item 1.3.5 serão acrescidos da variação do Sistema Especial de Liquidação e Custódia (SELIC) publicada pelo Banco Central do Brasil em <a href="http://www.bcb.gov.br/htms/selic/selicacumul.asp">http://www.bcb.gov.br/htms/selic/selicacumul.asp</a> apurada e acumulada desde o dia em que o TRANSPORTADOR efetuar a compra do gás no âmbito do GSA TRANSPORTE ENTRADA ou a venda do gás no âmbito do GSA TRANSPORTE SAÍDA, conforme o caso, até a data do efetivo pagamento do gás vendido ou comprado, e o seu pagamento será conforme os prazos e condições previstos para os DOCUMENTOS DE COBRANÇA emitidos pelo TRANSPORTADOR conforme item 10.1.1. De forma a implementar o previsto neste item, o TRANSPORTADOR poderá empregar projeções da variação da SELIC no faturamento do gás natural, conforme séries de estatísticas consolidadas publicadas pelo Banco Central do Brasil em <a href="https://www3.bcb.gov.br/expectativas/publico">https://www3.bcb.gov.br/expectativas/publico</a> . 1.3.5.2 O TRANSPORTADOR disponibilizará através de seu site eletrônico os preços constantes no GSA TRANSPORTE ENTRADA e no GSA TRANSPORTE SAÍDA.	Entendemos que o preço de referência a ser utilizado para fins de ações de balanceamento deve ser o preço dos contratos GSA TRANSPORTE ENTRADA e GSA TRANSPORTE SAÍDA, uma vez que refletem adequadamente o custo do gás quando da aplicação da referida ação de balanceamento.  Enquanto não existir a plataforma de trading, é imprescindível que o transportador dê a transparência necessária junto aos carregadores, para qualquer cobrança de valor sobre esses custos/despesas.  1. recebimento pelos carregadores das informações (a tempo, a contento e online) necessárias aos ajustes dos seus portfólios; e 2. publicidade da situação da rede (pressão, % de desvio, etc.), que levarão ao transportador executar as ações de balanceamento.  Essas informações precisam ser disponibilizadas com periodicidade e formato adequados para que os carregadores consigam antecipar opções eficientes para balancear seus portfólios, em um cenário inicial de restrita liquidez e necessidades de ajustes regulatórios e tributários.	A possibilidade de compra ou venda de gás por meio da plataforma de balanceamento está prevista na cláusula 1.4	Não acatado
30	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo III Apêndice II	Balanceamento	1.7.1	CT - Anexo III, Apêndice II – Balanceamento item 1.7.1. - Inclusão. 1.7.1 Os carregadores poderão, ao longo do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, efetuar entre si, a troca de titularidade do GÁS sob custódia do TRANSPORTADOR, por meio de NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO, nos termos do item 1.7.3 desta Cláusula do Apêndice II do TCG, desde que o GÁS tenha origem no mesmo PONTO DE ENTRADA realizada no mesmo HUB VIRTUAL DE NEGOCIAÇÃO. 1.7.1.1. Ao longo da execução do presente CONTRATO, caso as PARTES identifiquem a possibilidade de que a troca de titularidade do GÁS sob custódia do TRANSPORTADOR também ocorra quando o GÁS tiver origens distintas, as PARTES se comprometem a promover os ajustes necessários em suas rotinas para implementar as referidas trocas.	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. O tema está em discussão no âmbito do GT TAX do IBP, junto a Iniciativa do Ministério de Minas e Energia (IMME) que trata de adequações tributárias para viabilizar o PVN. Assim, caso a questão da mesma origem seja equacionada, o contrato já deverá prever essa flexibilização.	A troca de titularidade do gás com origens distintas ainda esta sendo discutida pelos agentes e instituições atuantes no setor, ainda não havendo amparo legal para suportar esse tipo de operação. Em função disso, a TBG alegou não estar confortável com o acatamento da sugestão, porém se comprometeu, por meio do correio eletrônico SEI 2527994 a efetuar ajuste nesse sentido por aditivamente ao contrato assim que os obstáculos hoje postos tenham sido superados.	Não acatado

31	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo III Apêndice II	Balanceamento	1.10.2.5	<p>CT - Anexo III, Apêndice II – Balanceamento 1.10.2.5 - Alteração.</p> <p>1.10.2.5 Independentemente das ações realizadas pelo TRANSPORTADOR para liquidação de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DOS CARREGADORES, e desde que o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA apurado indique um nível de DESEQUILÍBRIO BAIXO, DESEQUILÍBRIO ALTO ou DESEQUILÍBRIO SEVERO, conforme previsto no item 1.8.1.1 (i) "b", "c" ou "d", ao final da SEMANA OPERACIONAL, os carregadores com SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, positivo ou negativo, que excedam os limites de tolerância estabelecidos no item 1.5.3 estarão sujeitos à apuração de PENALIDADE DE DESEQUILÍBRIO, conforme Cláusula Quarta deste Apêndice II do TCG, sendo certo que a efetiva aplicação e cobrança da penalidade somente será devida pelo CARREGADOR na hipótese de existência de um desequilíbrio físico que tenha gerado prejuízo a outro Carregador ou à Transportadora na operação da rede de transporte.</p>	<p>Considerando que a penalidade tem como objetivo a promoção de uma operação consciente por parte dos carregadores, é razoável que a penalidade somente seja cobrada na hipótese de prejuízo à operação da malha de transporte ou a outro carregador.</p> <p>Adicionalmente, solicitamos a redução do valor da Penalidade por Desequilíbrio, atualmente em 5x tarifa, para 1,5x tarifa. Este valor impõe riscos elevados ao carregador, afetando a atratividade e a desejada concorrência de mercado.</p>	<p>Para os contratos da CP 04 foi promovida uma maior flexibilidade para os carregadores, quando foi ampliado o período de apuração dos desequilíbrios para uma semana. A base semanal tem o objetivo de não gerar impacto na oferta dos produtos de curto prazo. Adicionalmente, a penalidade somente será aplicada em uma situação de desequilíbrio físico do duto além do desequilíbrio marginal.</p>	Não acatado
32	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo III Apêndice II	Balanceamento	3.2.1	<p>CT - Anexo III, Apêndice II – Balanceamento Cláusula Terceira 3.2.1. - Exclusão.</p> <p>3.2 VARIACÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA ao longo do DIA OPERACIONAL</p> <p>3.2.1 Compromisso de Fluxo: o CARREGADOR deve garantir que a vazão de GÁS média, sendo esta a média móvel da vazão instantânea apurada em período de 4 horas, pelo TRANSPORTADOR, em cada PONTO DE ENTRADA e em cada PONTO DE SAÍDA em questão, ao longo de cada DIA OPERACIONAL, se mantenha equivalente à vazão constante necessária para atendimento à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA durante as 24 (vinte e quatro) horas do DIA OPERACIONAL ("VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA"), sendo que:</p> <p>(i) O CARREGADOR terá até o final da 2ª (segunda) hora do DIA OPERACIONAL para adequar a vazão de GÁS nos PONTOS DE ENTRADA e nos PONTOS DE SAÍDA, conforme o caso, à VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA do DIA OPERACIONAL em questão; e</p> <p>(ii) Caso o TRANSPORTADOR realize alteração intradiária da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE, o CARREGADOR terá até o final da 2ª (segunda) hora a partir da entrada em vigor da nova PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE para adequar a vazão de GÁS nos PONTOS DE ENTRADA e nos PONTOS DE SAÍDA, conforme o caso, à nova VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA do DIA OPERACIONAL em questão; e</p> <p>(iii) Não será apurada a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA (i) nos PONTOS DE SAÍDA para fornecimento a usinas termoeletricas para o DIA OPERACIONAL referente ao início do despacho termoeletrico e para o DIA OPERACIONAL referente ao fim de despacho termoeletrico e (ii) no PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA que, segundo os termos deste CONTRATO, sejam considerados também como um PONTO DE INTERCONEXÃO.</p> <p>3.2.2 Desconsiderados os períodos previstos nos itens 3.2.1(i), (ii) e (iii) acima, caso a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA ultrapasse, em qualquer momento deste DIA OPERACIONAL, a faixa de vazão compreendida entre:</p> <p>(a) a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA mais a tolerância de variação instantânea estabelecida no Apêndice D, do Anexo I, A ou B do CONTRATO, conforme o caso, e</p> <p>(b) a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA menos a tolerância de variação instantânea estabelecida no Apêndice D, do Anexo I, A ou B do CONTRATO, conforme o caso, o CARREGADOR estará sujeito ao pagamento de penalidade de VARIACÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA ao TRANSPORTADOR,</p>	<p>Solicitação de exclusão 3.2.</p> <p>As penalidades e encargos previstos contratualmente têm o condão de inibir comportamentos inadequados dos carregadores, mostrando-se como um incentivo à correção de tais comportamentos e mitigação de impactos e eventuais danos tanto ao sistema quanto aos demais carregadores.</p> <p>O cumprimento à penalidade de variação de programação instantânea, parece inexecutável, uma vez que exige que o carregador mantenha uma vazão constante ao longo de todo o dia operacional, sem que tenha plena gestão para efetuar tal controle junto ao mercado.</p> <p>Dada a diversidade de perfis de consumo dos clientes conectados à malha de transporte, na grande maioria dos casos, não há ações a serem empreendidas por parte do carregador para limitar ou interferir no consumo dos clientes para que mantenham uma vazão constante ao longo de todo o dia operacional. Cumpre destacar que a aplicação de tal penalidade deveria ser acompanhada por mecanismos que possibilitem a atuação dos carregadores na correção de eventuais problemas que afetem a operação do sistema de transporte ou outros carregadores, como, por exemplo, a possibilidade de realização de requisições distintas ao longo do dia operacional.</p> <p>Em linha com as ações de melhoria a serem implementadas, sugerimos que o sistema da TBG disponibilize um extrato consolidando as informações de todos os pontos de entrega que estejam excedendo os limites definidos contratualmente. De forma complementar, o sistema deveria contemplar a emissão de sinais de alerta para os carregadores quando o fluxo operacional não estiver operando dentro da faixa de tolerância, prevista nos citados Contratos, de forma a auxiliar em possíveis correções.</p> <p>Em suma, a aplicação das referidas penalidades impactará significativamente o custo logístico do gás natural, sem o efeito de limitar a ocorrência das variações fora dos limites tolerados pela TBG, quando deveriam ser aplicadas nas hipóteses de impacto na capacidade de prestação do serviço da TBG.</p> <p>Solicita-se a exclusão na minuta padrão de Contrato de Prestação de Serviço por E/S da penalidade de variação de programação instantânea. Caso essa penalidade seja mantida</p>	<p>A penalidade visa evitar a acentuação da vazão de uma determinada zona de entrega em um patamar superior ao da capacidade técnica do sistema, acarretando possibilidade de realização de medição de vazão e/ou totalização do volume de gás excedendo os limites de erros e incertezas definidos pela ANP em seu Regulamento Técnico de Medição - RTM (Resolução Conj. ANP/Inmetro nº 01/2013), ou mesmo acarretando a possibilidade de falha em uma ou mais Zonas de Saída do sistema. Idealmente, os contratos de suprimento devem refletir, em certa medida, as condições contratuais do serviço de transporte, transferindo os custos associados às penalidades ao agente que lhe deu causa. Cabe destacar que a penalidade não gera receita auferida pelo transportador, a qual tem como destino a Conta Regulatória.</p>	Não acatado
33	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo III Apêndice II	Balanceamento	4.3.1 e 4.4.1	<p>CT - Anexo III, Apêndice II – Balanceamento – Cláusula Quarta itens 4.3.1 e 4.4.1. - Exclusão.</p> <p>4.3 Penalidade de VARIACÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA ao longo do DIA OPERACIONAL</p> <p>4.3.1 O CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR uma penalidade diária igual ao produto de (i) 2 vezes o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE EMPACOTAMENTO pela (ii) QUANTIDADE DE GÁS, convertida para MMBTU tomado por base o PCR, equivalente a uma vazão de Gás média diária igual ao maior entre:</p> <p>(a) a diferença entre (x) a máxima vazão de GÁS média acima da faixa de tolerância apurada pelo TRANSPORTADOR nos termos do item 3.2.2 deste Apêndice II do TCG e (y) a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA, acrescida da tolerância de variação estabelecida no Apêndice D, do Anexo I, A ou B do CONTRATO, conforme o caso, ou</p> <p>(b) a diferença entre (x) a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA, subtraída da tolerância de variação estabelecida no Apêndice D, do Anexo I, A ou B do CONTRATO, conforme o caso e (y) a mínima vazão de GÁS média abaixo da faixa de tolerância apurada pelo TRANSPORTADOR nos termos do item 3.2.2 deste Apêndice II do TCG.</p> <p>4.4 Penalidade de Sobre-Vazão em PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA.</p> <p>4.4.1 Caso, ao longo do DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR verifique que a vazão de GÁS instantânea ultrapassa a qualquer momento a CAPACIDADE TÉCNICA do PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA em questão, conforme estabelecida no Anexo I, A ou B, conforme o caso, Apêndice A, o CARREGADOR estará sujeito ao pagamento da penalidade de Sobre- Vazão resultante do produto de (i) 2 vezes o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE EMPACOTAMENTO pela (ii) QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA de GÁS no referido PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, convertida para MMBTU tomado por base o PCR.</p>	<p>Solicitação de exclusão do 4.3.</p> <p>As penalidades e encargos previstos contratualmente têm o condão de inibir comportamentos inadequados dos carregadores, mostrando-se como um incentivo à correção de tais comportamentos e mitigação de impactos e eventuais danos tanto ao sistema quanto aos demais carregadores.</p> <p>O controle da vazão instantânea parece inexecutável, uma vez que exige que o carregador mantenha uma vazão constante ao longo de todo o dia operacional, sem que tenha plena gestão para efetuar tal controle junto ao mercado.</p> <p>Dada a diversidade de perfis de consumo dos clientes conectados à malha de transporte, na grande maioria dos casos, não há ações a serem empreendidas por parte do carregador para limitar ou interferir no consumo dos clientes para que mantenham uma vazão constante ao longo de todo o dia operacional. Cumpre destacar que a aplicação de tal penalidade deveria ser acompanhada por mecanismos que possibilitem a atuação dos carregadores na correção de eventuais problemas que afetem a operação do sistema de transporte ou outros carregadores, como, por exemplo, a possibilidade de realização de requisições distintas ao longo do dia operacional.</p> <p>Solicita-se a exclusão da minuta padrão de Contrato de Prestação de Serviço por E/S a penalidade de variação de programação instantânea, ou alternativamente, a sua aplicação somente na hipótese de eventual impacto na capacidade de prestação do serviço de transporte. Caso a TBG entenda que tal penalidade seja um recurso indispensável para a garantia da operabilidade do seu sistema, solicitamos que seja disponibilizada a possibilidade de realização de requisições distintas ao longo do dia operacional (de forma a acompanhar o perfil de consumo dos clientes finais), bem como que o sistema da TBG disponibilize um extrato consolidando as informações de todos os pontos de entrega que estejam excedendo os limites definidos contratualmente e que contemple a emissão de sinais de alerta para os carregadores quando o fluxo operacional não estiver operando dentro da faixa de tolerância, prevista nos citados Contratos, de forma a auxiliar em possíveis correções.</p>	<p>A penalidade visa evitar a acentuação da vazão de uma determinada zona de entrega em um patamar superior ao da capacidade técnica do sistema, acarretando possibilidade de falha em uma ou mais Zonas de Saída do sistema. Idealmente, os contratos de suprimento devem refletir, em certa medida, as condições contratuais do serviço de transporte, transferindo os custos associados às penalidades ao agente que lhe deu causa. Cabe destacar que a penalidade não gera receita auferida pelo transportador, a qual tem como destino a Conta Regulatória.</p>	Não acatado



34	Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás - IBP	Anexo III Apêndice II	Balanciamento	4.5.1	CT - Anexo III, Apêndice II – Balanceamento, Cláusula Quarta item 4.5.1. - Alteração. 4.5 Penalidade por DESEQUILÍBRIO 4.5.1 Se, ao término do último DIA OPERACIONAL da SEMANA OPERACIONAL o CARREGADOR não corrigir o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR na forma prevista no item 1.10 do Apêndice II do TCG e o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA apurado indique um nível de DESEQUILÍBRIO BAIXO, DESEQUILÍBRIO ALTO ou DESEQUILÍBRIO SEVERO, conforme previsto no item 1.8.1.1 (i) “b”, “c” ou “d”, o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR uma penalidade por DESEQUILÍBRIO no valor igual ao produto da parcela do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR em questão que exceda o limite estabelecido na Cláusula 1.5.2 deste Apêndice II do TCG, convertido para MMBTU tomado por base o PCR, por (ii) 1,5 vez o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO, sendo certo que a efetiva aplicação e cobrança da penalidade somente será devida pelo CARREGADOR na hipótese de existência de um desequilíbrio físico que tenha gerado prejuízo a outro Carregador ou à Transportadora na operação da rede de transporte.	Não há razoabilidade de cobrar cinco vezes a tarifa, uma vez que há ações de balanceamento a fim de reequilibrar o sistema e evitar o impacto na prestação do serviço de transporte. Deveria haver uma transição gradual dessas penalidades até que haja o desenvolvimento de mecanismos de mercado para balanceamento (ex.: PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO). Muito embora essa penalidade traga um incentivo para uma nomeinação responsável, não deve ser tão alta a ponto de criar uma barreira de entrada a novos carregadores, devendo ser cobrada somente na hipótese de impacto ao Transportador ou outro carregador. Com o amadurecimento do mercado, e uma maior liquidez na transação da molécula, pode-se aumentar gradativamente o valor dessa penalidade.	O desequilíbrio provocado pelos carregadores pode prejudicar e comprometer a prestação de serviço de transporte com os demais carregadores da rede. Para dar mais flexibilidade aos carregadores foi concedida tolerância de saldo de desequilíbrio acumulado, dentro da qual não há cobrança de penalidade de desequilíbrio. Adicionalmente para os contratos da CP 04 foi promovido uma maior flexibilidade para os carregadores quando foi ampliado o período de apuração dos desequilíbrios para uma semana e adicionalmente a penalidade somente será aplicado em uma situação de desequilíbrio geral do duto.	Não acatado
35	Companhia de Gás do Estado do Rio Grande do Sul (Sulgás)	Anexo II B	Tarifas e Valores a Faturar	B.1 (i)	CT - ANEXO II-B – Exclusão. Item B.1 – Subitem (i) ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE: Excluir a Tarifa de Capacidade – Empacotamento do valor a faturar relativo ao encargo de serviço de transporte.	O gás de empacotamento é o volume de gás que deve ficar no sistema para sua operação e deve ser considerado da mesma forma que um Ativo, não passível de depreciação. Diferentemente de um encargo nas tarifas, deve formar parte da RMP, mas não ser um encargo por m3, uma vez que não é um fluxo. Como o gás de empacotamento somente precisa ser adquirido uma única vez para ocupação da infraestrutura, não faz sentido que ele tenha um encargo por metro cúbico.	Como a aquisição do gás de empacotamento (linepack) é necessária para o bom funcionamento do segmento de transporte em uma realidade na qual diversos carregadores acessam o sistema, é adequado remunerar o investimento feito pelo transportador. A inclusão desse encargo na tarifa de transporte reflete apenas a forma de cobrança dessa remuneração que deve ser distribuída por todos os carregadores que se beneficiem desse ativo ao longo dos anos de operação, na proporção da sua utilização. Por isso a opção por um encargo volumétrico.	Não acatado
36	Companhia de Gás do Estado do Rio Grande do Sul (Sulgás)	Anexo II B	Tarifas e Valores a Faturar	B.1 (ii)	CT - ANEXO II-B – Alteração. Item B.1 – Subitem (ii) ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO: Alterar de 2 (duas) vezes para 1 (uma) vez as parcelas das tarifas (TCE, TM, TCT, TCS e TCemp) para (uma) vez sobre a quantidade de excedente autorizada no mês em questão.	Entende-se que não deve ocorrer a aplicação de penalidade, já que o excedente foi autorizado significando que há capacidade ociosa disponível no sistema, então, não há por que penalizar o carregador.	A regra de utilização de excedentes não é equiparada a prestação de serviço interruptível, ou seja, ele não utiliza capacidade ociosa do sistema. A lógica para utilização do multiplicador do encargo de Excedente Autorizado ser maior que o multiplicador utilizado nos contratos firmes de curto-prazo tem como intenção o estímulo ao mercado a contratar capacidade firme de curto-prazo em detrimento da utilização do serviço excedente autorizado nos contratos firmes de longo prazo. O intuito dos produtos de curto prazo é de fornecer flexibilidade na contratação de acordo com a demanda. O multiplicador do Excedente não autorizado foi alterado de 5x para 4x, compatível com os valores utilizados pela NTS. Novas reduções desse multiplicador dependem de uma avaliação mais aprofundada sobre seus potenciais efeitos.	Acatado parcialmente
37	Companhia de Gás do Estado do Rio Grande do Sul (Sulgás)	Anexo II B	Tarifas e Valores a Faturar	B.1 (iii)	CT - ANEXO II-B – Alteração. Item B.1 - Subitem (iii) ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO: Alterar de 5 (cinco) para 2 (duas) vezes as tarifas (TCE, TM, TCT, TCS e TCemp) sobre a quantidade de excedente não autorizada no mês em questão.	É uma penalidade pesada que desestimula a contratação de capacidade de saída pelas distribuidoras que lidam com diversos perfis de consumo. Penalidades exageradas quando repassadas ao mercado impactam na competitividade do gás e comprometem a abertura do mercado. Além disso, as demais transportadoras adotam a penalidade de 2 (duas) vezes a tarifa e não 5 (cinco).	Os mecanismos para utilização de serviço de transporte de excedente não autorizado devem refletir desincentivos contratuais a fim de evitar comportamentos indesejáveis que possam criar riscos à operação dos gasodutos de transporte. A ANP está trabalhando junto aos transportadores na padronização dos contratos de serviço de transporte e nas suas condições de forma a harmonizar e compatibilizar seus termos. Como ação nesse sentido, o multiplicador do Excedente não autorizado foi alterado de 5x para 4x, compatível com os valores utilizados pela NTS. Novas reduções desse multiplicador dependem de uma avaliação mais aprofundada sobre seus potenciais efeitos.	Acatado parcialmente
38	Companhia de Gás do Estado do Rio Grande do Sul (Sulgás)	Anexo III Cláusula Nona	Penalidades por falha de serviço de transporte	9.2	CT – Cláusula Nona – Item 9.2 – Comentário: Limites de Responsabilidade do Transportador: Responsabilidade do transportador limitada em 20% é desproporcional às penalidades previstas aos carregadores e insuficiente para fazer frente aos danos causados pela falha do serviço de transporte.	As consequências sobre os compromissos assumidos pelos carregadores decorrentes da falha do serviço de transporte podem ser muito superiores ao percentual previsto de 20%.	A posição contratual da Transportadora é diferenciada em relação a dos carregadores, na medida em que figura com parte em todos os contratos de transporte, o que aumenta substancialmente sua exposição ao risco de pagamento de penalidades por falha simultânea em múltiplos contratos. Do ponto de vista de precedentes internacionais, é possível identificar casos em que é estabelecido um limite de penalidades exclusivamente para o transportador, como é o caso da Austrália. Diante disso, justifica-se a fixação de um "cap" de penalidades para o transportador, principalmente pelo fato do mesmo ser remunerado por custos. A penalidade por ineficiência na prestação de serviço de transporte é um tema de cunho regulatório, sob a análise e fiscalização da ANP, e que será objeto de discussão com a sociedade no âmbito das consultas e audiências públicas a serem realizadas no processo de regulamentação da Nova Lei do Gás.	Não acatado

39	Companhia de Gás do Estado do Rio Grande do Sul (Sulgás)	Anexo III Cláusula Doze	Força Maior	12.7	CT – Cláusula Doze – Item 12.7 – Exclusão: Encargos devidos durante a força maior: suspensão da obrigação de pagar e não para compensação posterior.	Eventos de força maior sugerem situações não gerenciáveis pela parte afetada sendo razoável a suspensão da obrigação de pagar. A compensação posterior estará relacionada ao cenário futuro não necessariamente guardando vínculo com o evento de força maior.	Como regra geral, é importante a manutenção da regra do SoP nos casos de Força Maior. Existem precedentes internacionais no sentido de que as obrigações de pagamento do carregador não são suspensas durante uma Força Maior (Australia/JEMENA). O objetivo da cláusula é preservar o fluxo de caixa do transportador em situação de força maior, representado pelo Ship or Pay. O Contrato determina que o SoP continue devido durante a Força Maior do Transportador, e que tal pagamento se torne um crédito em favor do carregador a ser utilizado mensalmente até o limite de 10%. Essencialmente o SoP é uma obrigação de pagar, cujo cumprimento não é impossibilitado no caso de FM.	Não acatado
40	Companhia de Gás do Estado do Rio Grande do Sul (Sulgás)	Apêndice II	Balanceamento	4.3	CT – Apêndice II – Item 4.3 – Exclusão: Penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA ao longo do DIA OPERACIONAL: exclusão de evento de falha de programação instantânea.	Não há justificativa para este tipo de penalização, uma vez que o evento de desbalanceamento da rede está previsto no item 1.10 do Apêndice II do Anexo III do contrato, com seus custos e penalidades.	A penalidade visa evitar a acentuação da vazão de uma determinada zona de entrega em um patamar superior ao da capacidade técnica do sistema, acarretando possibilidade de falha em uma ou mais Zonas de Saída do sistema. Idealmente, os contratos de suprimento devem refletir, em certa medida, as condições contratuais do serviço de transporte, transferindo os custos associados às penalidades ao agente que lhes deu causa. Cabe destacar que a penalidade não gera receita auferida pelo transportador, a qual tem como destino a Conta Regulatória.	Não acatado
41	Companhia de Gás do Estado do Rio Grande do Sul (Sulgás)	Anexo II B	Tarifas e Valores a Faturar	B.1 (v)	CT - ANEXO II-B – Comentário. Item B.1 – Subitem (v) ENCARGO DE GUS: Necessário maior transparência ao cálculo do encargo de GUS.	Faz-se necessário maior transparência quanto à apuração, cálculo e alocação do gás para uso no sistema. Por exemplo: Qual o preço do gás? Como é feita a compra? Existe alguma fiscalização nessa compra? Como são alocados entre os contratos firmados com a transportadora?	A ANP vem acompanhando junto à TBG os processos de aquisição do GUS, a fim de garantir que os volumes são adequados à realidade operacional da transportadora e que o gás é adquirido da forma mais eficiente possível. Na primeira rodada de consulta ao mercado, cujas etapas foram publicadas em seu sítio eletrônico, a TBG, em conjunto com a ANP, avaliaram que as propostas recebidas não foram satisfatórias considerando seus impactos na tarifa, razão pela qual o processo foi encerrado sem a aquisição do gás. A locação dos custos é feita conforme sua utilização, ou seja, varia de acordo com a Quantidade Diária Contratada.	Acatado/Esclarecido
42	Compass Comercialização	Anexo II B	Tarifas e Valores a Faturar	---	CT – ANEXO II-B - Alteração. Sugerimos alteração das penalidades aplicadas para os itens mencionados a seguir conforme já realizado hoje pelas demais transportadoras. Quantidade Excedente Autorizada (QEA) de 2x para 1x a Tarifa de Transporte, uma vez que esta quantidade foi previamente avaliada pela Transportadora que a autorizou e Quantidade Excedente Não Autorizada (QENA) de 5x para 2x a Tarifa de Transporte.		Os mecanismos para utilização de serviço de transporte de excedente não autorizado devem refletir desincentivos contratuais a fim de evitar comportamentos indesejáveis que possam criar riscos à operação dos gasodutos de transporte. A ANP está trabalhando junto aos transportadores na padronização dos contratos de serviço de transporte e nas suas condições de forma a harmonizar e compatibilizar seus termos. Como ação nesse sentido, o multiplicador do Excedente não autorizado foi alterado de 5x para 4x, compatível com os valores utilizados pela NTS. Novas reduções desse multiplicador dependem de uma avaliação mais aprofundada sobre seus potenciais efeitos	Acatado parcialmente
43	Compass Comercialização	Anexo III Cláusula Segunda	Definições	---	CT – ANEXO III – CLÁUSULA SEGUNDA - Alteração. DIA OPERACIONAL: Sugerimos a alteração do horário início do dia operacional das 03h00 para as 00h00, conforme é previsto nas demais transportadoras.		O dia operacional se inicia as 3:00 UTC que corresponde a 00:00 de Brasília. Portanto já harmonizado com as demais transportadoras.	Não acatado
44	Compass Comercialização	Anexo III Cláusula Segunda	Definições	---	CT – ANEXO III – CLÁUSULA SEGUNDA - Alteração. SEMANA OPERACIONAL: Sugerimos a alteração do horário início de toda segunda-feira às 00h00, e terminando às 00h00 na segunda-feira seguinte.		A semana operacional se inicia as 3:00 UTC que corresponde a 00:00 de Brasília. Portanto já harmonizado com as demais transportadoras.	Não acatado

45	Compass Comercialização	Anexo III Cláusula Nona	Penalidades por falha de serviço de transporte	9.2.1	CT – ANEXO III – CLÁUSULA NONA – Item 9.2.1 - Exclusão da limitação de 20% como valor máximo que o transportador deverá pagar ao carregador em virtude de falha de serviço de transporte ou qualquer outra penalidade, reparação ou indenização devida ao carregador. Esta limitação expõe os carregadores, que em situações extremas, pode ser prejudicado por uma falha que não é de sua responsabilidade.		A posição contratual da Transportadora é diferenciada em relação a dos carregadores, na medida em que figura com parte em todos os contratos de transporte, o que aumenta substancialmente sua exposição ao risco de pagamento de penalidades por falha simultânea em múltiplos contratos. Do ponto de vista de precedentes internacionais, é possível identificar casos em que é estabelecido um limite de penalidades exclusivamente para o transportador, como é o caso da Austrália. Diante disso, justifica-se a fixação de um "cap" de penalidades para o transportador, principalmente pelo fato do mesmo ser remunerado por custos. A penalidade por ineficiência na prestação de serviço de transporte é um tema de cunho regulatório, sob a análise e fiscalização da ANP, e que será objeto de discussão com a sociedade no âmbito das consultas e audiências públicas a serem realizadas no processo de regulamentação da Nova Lei do Gás.	Não acatado
46	Compass Comercialização	Anexo III Cláusula Doze	Força Maior	12.2.1 (ii)	CT – ANEXO III – CLÁUSULA DOZE – Item 12.2.1 (ii) - Exclusão. Pleiteamos a exclusão de "Tentativa de furto de combustível e/ou GÁS NATURAL, ato de sabotagem, de terrorismo, de vandalismo, de invasões ou ocupação posterior das faixas de duto.". É ofício da transportadora manter vigilância e segurança dos seus ativos.		Os eventos são qualificados como Força Maior na medida em que afetam o cumprimento da obrigação das partes sem que estas tenham lhe dado causa e devem observar os requisitos do item 12.1 (iv). Além disso, tentativas de furto ocorreram diversas vezes no passado e normalmente importam em danos aos equipamentos da transportadora e necessidade de reparo. O fato abordado nem sempre se trata de falta de zelo pela segurança das instalações, principalmente ao considerar a vasta extensão das faixas de servidão, que em geral encontram-se em áreas remotas ou de difícil acesso. A avaliação da responsabilidade da transportadora no evento ocorreria caso-a-caso	Não acatado
47	Compass Comercialização	Anexo III Cláusula Quinze	Garantia de Pagamento	---	CT – ANEXO III – CLÁUSULA QUINZE – Inclusão. Propomos que Garantia Corporativa seja nova opção de modalidade de Garantia Financeira apresentada no contrato.		Inicialmente é necessário destacar que, conforme o disposto no §2º do Art. 1º da Lei 14.134/2021, a exploração da atividade de transporte corre por conta e risco do empreendedor. Assim, em que pese a TBG ter implementado uma política de crédito similar à proposta para os produtos de curto prazo e interruptível, argumentou que os contratos firmes anuais representam um percentual muito elevado da sua receita total, sendo necessária a exigência de garantias financeiras que mitiguem o risco de inadimplência.	Não acatado
48	Compass Comercialização	Apêndice II	Balanceamento	4.3 e 4.4	CT – APÊNDICE II – BALANCEAMENTO – CLÁUSULA QUARTA – Item 4.3 e 4.4 - Exclusão. O carregador não tem controle das possíveis variações instantâneas de programação, uma vez que a mesma está associada a forma de utilização da rede pelos usuários finais. Solicitamos a exclusão destas penalidades, visto que já está previsto no contrato penalidade em casos de desequilíbrio da rede no item 4.5 do APÊNDICE II.	Conforme descrito acima, sugerimos algumas modificações afim de que as condições e obrigações sejam equalizadas entre as transportadoras e que não haja nenhum prejuízo para as partes envolvidas.	A penalidade visa evitar a acentuação da vazão de uma determinada zona de entrega em um patamar superior ao da capacidade técnica do sistema, acarretando possibilidade de falha em uma ou mais Zonas de Saída do sistema. Idealmente, os contratos de suprimento devem refletir, em certa medida, as condições contratuais do serviço de transporte, transferindo os custos associados às penalidades ao agente que lhes deu causa. Cabe destacar que a penalidade não gera receita auferida pelo transportador, a qual tem como destino a Conta Regulatória.	Não acatado

49	ABRACE – Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	Anexo II B Apêndice B	Tarifas e Valores a Faturar	---	<p>(CT) Anexo II-B – Tarifas e Valores a Faturar; Apêndice B - Valores a Faturar (Encargo de Capacidade não Utilizada (ECNU))</p> <p>O Encargo de Capacidade não Utilizada (ECNU), por definição, tem por objetivo garantir a remuneração devida ao transportador, isto é, tendo como base a demanda por capacidade, as tarifas são ajustadas via leilão formando a Receita Máxima Permitida aprovada pela ANP. Análises de custo-benefício para o acesso direto ao transporte têm, no entanto, levantado algumas questões. Em países em que o mercado de gás se encontra desenvolvido e maduro como grande parte dos países europeus é comum a cobrança de 100% do encargo de capacidade com a finalidade de proteger o transportador do risco de investimentos. Essa penalidade conhecida, internacionalmente, como Ship-or-Pay, garante uma receita mínima ao transportador, ao mesmo tempo que o carregador possui ferramentas adequadas para gerenciar o seu contrato, ou seja, existe um mercado secundário de capacidade para adequação dos riscos relativos ao acesso.</p> <p>No Brasil, todavia, não existe tal mercado, tampouco liquidez que permita aos carregadores fazerem esses ajustes momentâneos ou de curto prazo. Há apenas possibilidade de cessão de capacidade, mas que necessitam de uma negociação robusta e prévia (encontro de contrapartes), portanto, não atende à reação/ajuste da demanda de curtíssimo prazo, a qual nos referimos. Assim, o encargo de capacidade representa um custo irreversível ao carregador, que não tem a opção de gerenciá-lo. Esse custo ainda é potencializado pela lógica de cálculo que exclui o uso do excedente da capacidade (ESEA e ESENA), uma vez que as regras previstas em contrato consideram somente a diferença entre a quantidade diária alocada (QDA) que faça parte da quantidade diária contratada (QDC). No limite, isso significa que o carregador será penalizado duas vezes: uma, pelo volume de capacidade excedente utilizado em determinados momentos que não abona a capacidade utilizada a menor em outros momentos. Se esta regra fosse computada em base mensal, tal custo poderia ser minimizado em 30%-50%, apenas considerando o ECNU.</p> <p>Importa ressaltar, ainda, que, no nosso entendimento, a compensação dos excedentes através do cômputo mensal do ECNU não implica em perda de receita pelo transportador, uma vez que o carregador o compensará pelo pagamento dessa capacidade excedente, garantindo a RMP ao final do período tarifário. Claro, que se houvesse a contabilização da receita proveniente das penalidades pelos volumes</p>	<p>Com o objetivo de tornar o acesso ao transporte menos oneroso e punitivo e promover igualdade de condições na gestão do contrato de capacidade aos novos entrantes, pedimos à ANP que avalie alterar o edital para que os excedentes de capacidade sejam considerados no cálculo do ECNU, permitindo ao carregador maior flexibilidade no uso da infraestrutura de transporte, até que tenha condições para gerenciar o seu risco através do próprio mercado.</p>	<p>O contrato de transporte é norteado de modo que variações, desequilíbrios e excedentes realizados pelos carregadores devam ser exceção (e não regra) e, para tanto, contempla desincentivos para tal prática, evitando comportamentos indesejáveis que possam criar riscos à operação dos gasodutos de transporte e à contratação de novos produtos.</p> <p>A partir da oferta de serviços de transporte de curto prazo o excedente tende a não ser mais utilizado, os excedentes são considerados serviços de transporte “especiais” e não devem ser tratados como penalidades, os produtos de capacidades de longo prazo são flat, dessa forma o carregador precisa contratar no curto prazo capacidades adicionais.</p> <p>Ampliar a flexibilidade para os carregadores desestimula o mercado de curto prazo e incentiva desequilíbrios dos portfólios, aumenta os riscos de segurança e integridade, diminui a eficiência da operação e pode acarretar um maior número de ações de balanceamento por parte do transportador devido ao aumento da imprevisibilidade operacional.</p> <p>Por fim, cabe destacar que a ANP solicitará aos transportadores a criação de página na internet onde possam ser encontradas as ofertas de cessão de capacidade, a fim de acelerar o aumento da liquidez do mercado.</p>	Não acatado
50	ABRACE – Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	Anexo III Cláusula Doze	Força Maior	12.7	<p>(CT) Anexo III - Termos e Condições Gerais do Contrato; Cláusula 12 – Força Maior</p> <p>De acordo com o item 12.7, as obrigações relativas ao pagamento do EST e do ECNU pelo carregador são integralmente mantidas mesmo na ocorrência de um evento de Força Maior. Ainda que os itens seguintes (12.8 e 12.9) possibilitem a compensação dos valores pagos nesse período como crédito do carregador, entende-se que os eventos devidamente enquadrados sob a legislação e o Contrato como “Força Maior” deveriam ocasionar a suspensão de todas as obrigações das partes, pelo seu período de duração, sendo abusivo prever a manutenção de obrigações de pagamento pelo carregador, enquanto ele não estiver recebendo a integral prestação do serviço.</p> <p>Ademais, dentre os eventos enquadrados como Força Maior, a alínea (v) do item 12.2.1 indica que eventos ou situações verificados no âmbito de qualquer contrato do transporte firmado pelo transportador ou dos contratos legados constituirão Força Maior também para fins do contrato de transporte firmado em decorrência da CP nº 04/2022. No entanto, quando se trata de eventos ou situações de Força Maior que impactam outros contratos firmados pelo carregador (ou seja, situação análoga à do transportador), eles são excluídos pela alínea (v) do item 12.3.1 como evento de Força Maior para fins do contrato de transporte firmado em decorrência da CP nº 04/2022.</p> <p>Entende-se que tais previsões deveriam funcionar de maneira idêntica para as partes, de modo que, caso se amoldem às definições desse contrato para Força Maior, os eventos que afetem o cumprimento das obrigações de qualquer das partes em contratos relacionados ao GTA devem também ser assim enquadrados.</p>	<p>Solicitamos avaliação da ANP sobre a possibilidade de exclusão da incidência de Encargos durante períodos em que seja caracterizada a Força Maior e o enquadramento das hipóteses de Força Maior, para que os eventos que afetem o cumprimento das obrigações de qualquer das partes em contratos relacionados ao GTA também sejam assim enquadrados.</p>	<p>Existem precedentes internacionais no sentido de que as obrigações de pagamento do carregador não são suspensas durante uma Força Maior. O objetivo da cláusula é preservar o fluxo de caixa do transportador em situação de força maior, representado pelo Ship or Pay. O Contrato determina que o SoP continue devido durante a Força Maior do Transportador, e que tal pagamento se torne um crédito em favor do carregador a ser utilizado mensalmente até o limite de 10%. Essencialmente o SoP é uma obrigação de pagar, cujo cumprimento não é impossibilitado no caso de FM.</p> <p>Quanto aos itens 12.2.1 e 12.3.1., é preciso segregarmos o compromisso contratual de fornecimento de gás natural do compromisso de transporte do transportador. Caso haja alguma falha de força maior em uma das partes (quem injeta e quem retira), estes devem se comunicar avisando sobre o evento de força maior, bem como as partes devem reprogramar a nomeação junto ao transportador de forma que o sistema fique balanceado. Cabe destacar a relevância dos compromissos de injeção e retirada para a efetiva prestação de serviço de transporte pelo Transportador.</p>	Não acatado
51	ABRACE – Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	Apêndice II	Balanceamento	4.5	<p>(CT) Apêndice II - Balanceamento; 4.5-Penalidade por Desequilíbrio; 4.5.1</p> <p>Gostaríamos de solicitar esclarecimentos da ANP em relação à periodicidade para o balanceamento da rede. Na consulta passada, salientamos sobre a distinção entre a regra aplicada pela TBG, em que o saldo de desequilíbrio era verificado diariamente, em relação às demais transportadoras, que verificam o saldo em base mensal. Verificamos que na minuta contratual ora em análise, a TBG alterou a periodicidade de verificação do saldo de desequilíbrio para o horizonte semanal, mas mantendo a divergência com os demais contratos e limitando a atuação do carregador que possui pouca margem para ajustar o seu portfólio, potencializada por um mercado que ainda não possui liquidez. Diante do exposto, pedimos esclarecimentos da Agência sobre a dificuldade apresentada pela TBG em adaptar o período de balanceamento para mensal, de modo a garantir que o carregador tenha condições de negociar contratos de flexibilidade e já pensando em um ambiente operacional integrado com as demais transportadoras para as chamadas públicas que ocorrerão no futuro.</p> <p>Ratifica-se a necessidade do transportador oferecer maior flexibilidade aos novos carregadores, visto que o mercado ainda não apresenta liquidez (nem instrumentos ágeis) para que o carregador consiga ajustar seu portfólio e evitar penalidades por desbalanceamento. Nesta acepção, o aumento da periodicidade da contabilização do balanceamento para mensal é medida necessária neste período de transição.</p>	<p>Pedimos esclarecimentos da ANP em relação à periodicidade para o balanceamento da rede, em especial, sobre a dificuldade apresentada pela TBG em adaptar o período de balanceamento para mensal, de modo a garantir que o carregador tenha condições de negociar contratos de flexibilidade e já pensando em um ambiente operacional integrado com as demais transportadoras para as chamadas públicas que ocorrerão no futuro.</p> <p>Reafirmamos a necessidade de adequação desta cláusula, para que o período de balanceamento da TBG também seja mensal como o das demais transportadoras, TAG e NTS.</p>	<p>O desequilíbrio provocado pelos carregadores pode prejudicar e comprometer a prestação de serviço de transporte aos demais carregadores da rede. Para dar mais flexibilidade aos carregadores, foi concedida tolerância de saldo de desequilíbrio acumulado, dentro da qual não há cobrança de penalidade de desequilíbrio. Na avaliação da TBG, a apuração em base mensal traz flexibilidade exagerada para o sistema, impactando o controle operacional e a oferta dos produtos de curto prazo e interruptível. Além disso a decisão da base semanal foi em adequar o perfil de consumo atual da TBG. Adicionalmente, para os contratos da CP 04, foi concedida uma maior flexibilidade para os carregadores, quando foi ampliado o período de apuração dos desequilíbrios para uma semana. Importante ressaltar que a penalidade somente será aplicada em uma situação de desequilíbrio não-marginal do duto.</p>	Não acatado

52	ABRACE – Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres	Anexo III Cláusula Quarta	Penalidades e Responsabilidades do Carregador	---	<p>(CT) Anexo III - Termos e Condições Gerais do Contrato; Cláusula Quarta – Penalidades e Responsabilidades do Carregador</p> <p>A ABRACE, ao longo das diversas consultas públicas que discutem melhorias ao processo de contratação de capacidade de transporte e também em outros fóruns e oportunidades, vem sugerindo à ANP e às transportadoras modificações às minutas de contrato disponibilizadas, a fim de garantir a isonomia e o equilíbrio dos direitos e obrigações entre as partes, além de buscar uma padronização contratual para reduzir a complexidade no gerenciamento dos riscos pelos carregadores ao acessar conjuntamente as redes operadas por transportadoras distintas. Essa padronização passa pela revisão da cobrança excessiva de penalidades pela TBG, por exemplo, sobre excedentes autorizados e não autorizados, por desequilíbrios e pela variação da programação diária que excedem àquelas exigidas por outras transportadoras. Soma-se a isso, outras penalidades que só existem no contrato da TBG, as quais: variação de programação instantânea e de sobre-vazão, que conferem pouca margem ao carregador na gestão de seus fluxos contratuais e trazem diferença de condições àquelas estabelecidas em outros mercados. A otimização da infraestrutura de transporte é fundamental para garantir a modicidade tarifária na remuneração dos investimentos e dos serviços prestados pelo transportador. Sendo assim, se a rede comporta, tecnicamente, a movimentação de volumes excedentes aos contratados pelo carregador e autorizados pelos transportadores não deve haver cobranças de penalidades. Seguindo este mesmo raciocínio, entende-se que volumes excedentes não autorizados são aqueles que podem representar riscos à segurança do sistema e, portanto, devem ser penalizados. Mesmo que a regulação e os contratos considerem o princípio da neutralidade e o transportador não deva ganhar ou perder receita na aplicação destas penalidades, a gestão da rede não pode ser punitiva, sob o risco de onerar desnecessariamente o carregador por um pagamento que demorará até o próximo ciclo para ser compensado. A ausência de transparência do ganho de receita com penalidades pelo transportador e de previsibilidade da compensação desse saldo na redução tarifária aumentam a percepção de risco dos carregadores, que contabilizam essas penalidades apenas como custo, que oneram demasiadamente o acesso à rede de transporte.</p>	<p>Pedimos à ANP que avalie a redução dessas penalidades, considerando os riscos que as ações tomadas pelos carregadores possam representar à operação da infraestrutura, além de buscar a padronização contratual com as demais transportadoras. Nossa sugestão é que não houvesse a cobrança de penalidades por volumes excedentes autorizados pelo transportador e que as penalidades por desequilíbrio e volumes excedentes não autorizados fossem reduzidas conforme disposto nos contratos da TAG e NTS. As demais penalidades, de variação de vazão instantânea e sobre-vazão devem ser excluídas do contrato da TBG, assim como não estão previstas nos contratos das outras transportadoras.</p>	<p>A utilização do multiplicador do encargo de Excedente Autorizado ser maior que o multiplicador utilizado nos contratos firmes de curto-prazo tem como intenção o estímulo ao mercado a contratar capacidade firme de curto-prazo em detrimento da utilização do serviço excedente autorizado nos contratos firmes de longo prazo. O intuito dos produtos de curto prazo é de fornecer flexibilidade na contratação de acordo com a demanda, e a TBG já oferece produtos de curto prazo regularmente. Por fim, cabe informar que a ATGAS vem conduzindo o projeto HARMONIZA, que busca uma padronização dos contratos de transporte, e no próximo ano já se espera ter essa padronização concluída.</p>	Não acatado
53	COMPANHIA PARANAENSE DE GÁS - COMPAGAS	Anexo III Apêndice II	Balanceamento	4.2	<p>CT - Anexo III - Apêndice II - Cláusula 4 - 4.2 - Variação de Programação Diária - Alteração -</p>	<p>Solicitamos a alteração do valor da penalidade de 2x a tarifa total de transporte para 0,5x a tarifa total de transporte. O valor da penalidade de programação previsto no contrato é extremamente excessivo e está totalmente desalinhado com o que o mercado pratica, no nosso entendimento, deveria ser 50% da tarifa.</p>	<p>A penalidade visa evitar a acentuação da vazão de uma determinada zona de entrega em um patamar superior ao da capacidade técnica do sistema, acarretando possibilidade de falha em uma ou mais Zonas de Saída do sistema. Cabe destacar que a penalidade não gera receita auferida pelo transportador, a qual tem como destino a Conta Regulatória.</p>	Não acatado
54	COMPANHIA PARANAENSE DE GÁS - COMPAGAS	Anexo III Apêndice II	Balanceamento	4.5	<p>CT - Anexo III - Apêndice II - Cláusula 4 - 4.5 - Balanceamento - Alteração.</p> <p>Solicitamos incluir acesso as distribuidoras de GN a plataforma de programação da TBG para visualização das programações diárias, caso a mesma não atue como carregadora do sistema de transporte. Solicitamos que o carregador tenha a opção de rebalancear o sistema em detrimento do pagamento de uma penalidade de 5 vezes a tarifa de transporte.</p> <p>Na eventual não correção do balanceamento, que a penalidade seja limitada a 1,5 vezes a tarifa de transporte.</p>	<p>Sobre penalidades de desequilíbrio, que atualmente são diárias, em caso de contratação da capacidade de saída, via carregador, verificar a possibilidade da distribuidora acessar plataforma da TBG para acompanhar suas retiradas, a fim de evitar penalidades e manter o sistema em equilíbrio.</p> <p>A opção de rebalancear o sistema resolve o problema do transportador sem gerar excesso de penalidades para o carregador. Essa possibilidade já existe nos contratos da TAG e deveria ser replicada para os demais contratos de transporte.</p>	<p>O desequilíbrio provocado pelos carregadores pode prejudicar e comprometer a prestação de serviço de transporte aos demais carregadores da rede. Para dar mais flexibilidade aos carregadores, foi concedida tolerância de saldo de desequilíbrio acumulado, dentro da qual não há cobrança de penalidade de desequilíbrio, e foi alterado o período de apuração de base diária para base semanal com o intuito de adequar a regra ao perfil de consumo atual da TBG, estes devem ser concedidos aos carregadores que possuem contratos com a TBG. A distribuidora que não contrate capacidade deve estabelecer protocolos de comunicação com seu fornecedor para evitar desequilíbrios evitáveis.</p>	Não acatado
55	COMPANHIA PARANAENSE DE GÁS - COMPAGAS	Anexo III Cláusula Oitava	Falha de Serviço de Transporte	8.1	<p>CT - Anexo III - Cláusula 8 - 8.1 - Comentário.</p> <p>Gás de falha de recebimento</p>	<p>O preço do gás de falha de recebimento é o mesmo preço do Line Pack da Transportadora?</p>	<p>Na hipótese de falha de serviço de transporte de entrada, o valor a ser pago pelo transportador ao carregador equivale a uma penalidade igual ao produto (i) 2 (duas) vezes do somatório da tarifa de capacidade de transporte, tarifa de capacidade de entrada e tarifa de capacidade – empacotamento</p>	Não se Aplica. Comentário
56	Cia de gás de Santa Catarina - SCGÁS	Anexo III Apêndice II	Balanceamento	4.2.1	<p>CT - Anexo III APENDICE II 4.2.1 - ALTERAÇÃO</p> <p>O carregador deverá pagar ao transportador uma penalidade resultante do produto de (i) 0,5 vezes o somatório da TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE DE EMPACOTAMENTO pela (ii) QUANTIDADE DE GÁS, convertida para MMBTU tomando por base o PCR, correspondente à parcela da VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA que exceder, em módulo, o limite estabelecido no Anexo I, A ou B, conforme o caso, Apêndice D.</p>	<p>O Contrato já possui cláusulas severas para desbalanceamento e o empilhamento de penalidades eleva o risco afetando o interesse do mercado para migração na aquisição de saída.</p>	<p>O desequilíbrio provocado pelos carregadores pode prejudicar e comprometer a prestação de serviço de transporte com os demais carregadores da rede. Para dar mais flexibilidade aos carregadores foi concedida tolerância de saldo de desequilíbrio acumulado, dentro da qual não há cobrança de penalidade de desequilíbrio. Adicionalmente para os contratos da CP 04 foi promovido uma maior flexibilidade para os carregadores quando foi ampliado o período de apuração dos desequilíbrios para uma semana e a penalidade somente será aplicada em uma situação de desequilíbrio geral do duto.</p>	Não acatado

57	SCGÁS	Anexo III Cláusula Nona	Penalidades por falha de serviço de transporte	9.2.1	CT- ANEXO III 9.2.1 COMENTÁRIO Penalidade por falha no serviço de transporte	Observa-se um desbalançamento das penalidades a serem pagas pelo carregador. Enquanto as penalidades a serem pagas pelo carregador não tem limite (Anexo III APÊNDICE II 4.6.1) a penalidade do transportador é limitada a 20% sobre o produto (i) da QDC multiplicada pelo número de dias do ano em questão, pelo (ii) somatório da TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e TARIFA DE CAPACIDADE DE EMPACOTAMENTO.	A posição contratual da Transportadora é diferenciada em relação a dos carregadores, na medida em que figura com parte em todos os contratos de transporte, o que aumenta substancialmente sua exposição ao risco de pagamento de penalidades por falha simultânea em múltiplos contratos. Do ponto de vista de precedentes internacionais, é possível identificar casos em que é estabelecido um limite de penalidades exclusivamente para o transportador, como é o caso da Austrália. Diante disso, justifica-se a fixação de um "cap" de penalidades para o transportador, principalmente pelo fato do mesmo ser remunerado por custos. A penalidade por ineficiência na prestação de serviço de transporte é um tema de cunho regulatório, sob a análise e fiscalização da ANP, e que será objeto de discussão com a sociedade no âmbito das consultas e audiências públicas a serem realizadas no processo de regulamentação da Nova Lei do Gás.	Não acatado
58	SCGÁS	Anexo III Cláusula Doze	Força Maior	12.7.1	CT- ANEXO III 12.7.1 - ALTERAÇÃO A FORÇA MAIOR exonerará a obrigação do pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA, nos prazos, volumes e valores previstos no CONTRATO.	Força maior existe justamente para tratar situações excepcionais, o, o u	Como regra geral, é importante a manutenção da regra do SoP nos casos de Força Maior. Existem precedentes internacionais no sentido de que as obrigações de pagamento do carregador não são suspensas durante uma Força Maior (Austrália/JEMENA). O objetivo da cláusula é preservar o fluxo de caixa do transportador em situação de força maior, representado pelo Ship or Pay. O Contrato determina que o SoP continue devido durante a Força Maior do Transportador, e que tal pagamento se torne um crédito em favor do carregador a ser utilizado mensalmente até o limite de 10%. Essencialmente o SoP é uma obrigação de pagar, cujo cumprimento não é impossibilitado no caso de FM.	Não acatado
59	SCGÁS	Anexo III Cláusula Doze	Força Maior	12.8.1	CT- ANEXO III 12.8.1 - EXCLUSÃO	Força maior: suspensão da obrigação de pagar e não para compensação posterior.	Como regra geral, é importante a manutenção da regra do SoP nos casos de Força Maior. Existem precedentes internacionais no sentido de que as obrigações de pagamento do carregador não são suspensas durante uma Força Maior (Austrália/JEMENA). O objetivo da cláusula é preservar o fluxo de caixa do transportador em situação de força maior, representado pelo Ship or Pay. O Contrato determina que o SoP continue devido durante a Força Maior do Transportador, e que tal pagamento se torne um crédito em favor do carregador a ser utilizado mensalmente até o limite de 10%. Essencialmente o SoP é uma obrigação de pagar, cujo cumprimento não é impossibilitado no caso de FM.	Não acatado
60	SCGÁS	Anexo III Cláusula Doze	Força Maior	12.9.1	CT - ANEXO III 12.9.1 - EXCLUSÃO	Força maior: suspensão da obrigação de pagar e não para compensação posterior.	Como regra geral, é importante a manutenção da regra do SoP nos casos de Força Maior. Existem precedentes internacionais no sentido de que as obrigações de pagamento do carregador não são suspensas durante uma Força Maior (Austrália/JEMENA). O objetivo da cláusula é preservar o fluxo de caixa do transportador em situação de força maior, representado pelo Ship or Pay. O Contrato determina que o SoP continue devido durante a Força Maior do Transportador, e que tal pagamento se torne um crédito em favor do carregador a ser utilizado mensalmente até o limite de 10%. Essencialmente o SoP é uma obrigação de pagar, cujo cumprimento não é impossibilitado no caso de FM.	Não acatado

61	SCGÁS	Anexo III Cláusula Sétima	Alocação de Quantidades de Gás	7.1.16	ED - 7.1.16 - ALTERAÇÃO 7.1.16 - não será permitida redução da capacidade solicitada de transporte superior a 10% (dez por cento) entre a etapa de manifestação de interesse e a etapa de proposta garantida para o produto 1 e 6, sendo necessário esclarecer que isto aplica-se somente para os casos em que não houver Alocação pró-rata na forma dos itens 7.1.10 e 7.1.11 e conforme a divulgação da previsão de alocação de capacidade obtida em função das indicações de preferência não vinculantes dos Carregadores Habilitados nas Manifestações de Interesse.	Permitir uma acomodação das incertezas de mercado. Devido às incertezas mercadológicas, o nível de acerto de 95% implica em elevada exposição.	A limitação da redução da capacidade solicitada em 5% entre as fases de Manifestação de Interesse e de Propostas Garantidas permite a definição de uma tarifa ao final da fase de MIs, sem expor demasiadamente o transportador a um déficit de receita em relação à RMP aprovada. Ou seja, as tarifas são definidas conforme as solicitações de capacidade na fase de MIs, sendo mantidas fixas nas fases seguintes do processo. A limitação de 5% busca viabilizar essa estabilidade tarifária nas etapas financeiramente vinculantes do processo ao passo em que preserva o próprio processo de Chamada Pública do risco de ter que ser reiniciado por ter resultado em receitas para o transportador em montante muito aquém da RMP aprovada.	Não acatado
62	SCGÁS	Anexo III Cláusula Dezesseis	Cessão de Direitos e Obrigações	16.6	CT- 16 - INCLUSÃO 16.6 - no prazo de até 240 dias antes do início do serviço de transporte o CARREGADOR poderá efetuar a renúncia de até 10% da capacidade contratada sem pagamento de penalidades, encargos ou execução das garantias.	Considerando o risco de mercado no horizonte de 3 a 5 anos, tal possibilidade permite mitigar os riscos do contrato e balancear os mesmos ao longo da cadeia do setor, visando sua sustentabilidade e competitividade.	A possibilidade de contratação anual por meio das Chamadas Públicas e ainda ao longo do ano por meio dos produtos de curto prazo, mitiga o risco e permite os ajustes pertinentes para a contratação das capacidades. A possibilidade de renúncia de 10% poderia prejudicar o resultado do certame, impactando na gestão de capacidade por parte dos transportadores. No entanto, caso o carregador deseje renunciar à parte da capacidade contratada, ele pode ficar dispensado das obrigações financeiras caso outro agente contrate a capacidade renunciada.	Não acatado

Acatado	2
Actado parcialmente	5
Não Acatado	54
Total	61