

Brasília, 09 de novembro de 2021.

Contribuição da Abraceel à Consulta Pública 21/2021 da ANP Edital da Chamada Pública do Gasbol

A Associação Brasileira dos Comercializadores de Energia (Abraceel) apresenta contribuição à Consulta Pública 21/2021 da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), que trata do edital de chamada pública para a contratação de capacidade de transporte de gás natural referente ao Gasoduto Bolívia-Brasil (Gasbol) entre os anos de 2022 e 2026.

Item	Comentário	Justificativa
Edital item 6.2.6	Solicitação de Alteração: Revisar o critério de alocação de custos de 70% na entrada e 30% na saída, visando a um maior equilíbrio na alocação de riscos entre carregadores de entrada e carregadores de saída. Sugestão de adoção 50% x 50%.	Esta é a divisão usualmente adotada em relação aos custos em sistemas de entrada e saída (vide parâmetros adotados em diversos países europeus e no setor elétrico brasileiro). O principal objetivo da abertura é atrair a participação de novos agentes, inclusive fornecedores de menor porte. A concentração de custos na oferta poderia dificultar a entrada desses agentes, limitando a oferta de gás. Em relação à demanda, pode haver um grande número de soluções de mercado que permitam que o comercializador ou o fornecedor assumam a contratação da capacidade de

		saída (além do consumidor). Essa nova divisão proposta equilibra melhor os riscos entre os carregadores de entrada e de saída.
Edital 6.1.5.	<p>Solicitação de Alteração:</p> <p>O edital deveria deixar explícita a possibilidade de revisão do custeio O&M e G&A pelo regulador para fins de atualização da tarifa, a partir, por exemplo de métricas comparativas e mecanismos que incentivem o ganho de eficiência.</p>	Os custos operacionais devem ser acompanhados pelo regulador, para que sofram ajustes por meio de mecanismo que incentive ganhos de eficiência. A eficiência pode ser medida não apenas em função da capacidade de realizar determinadas atividades ao menor custo possível, mas também em função de aprimoramentos tecnológicos e outros aspectos da prestação do serviço que possam gerar benefícios aos usuários. Para tanto, é muito útil que existam métricas de eficiência da indústria (“benchmarking”), calculadas por metodologias já testadas, notadamente análises comparativas entre empresas do mesmo setor.
Edital - Capítulo 6	<p>Solicitação de Alteração:</p> <p>O ponto de interconexão deveria ter tarifa simbólica ou representar o valor marginal para fins de alocação entre carregadores.</p>	A convergência para uma zona única de mercado deve ser um objetivo a ser perseguido desde o início pela agência reguladora. Embora ainda possam existir dificuldades de implementar essa convergência, no curto prazo, é essencial que não haja um custo significativo para o gás transitar de uma malha para outra, em especial, quando não houver gargalos físicos. Dessa forma, é imprescindível que as tarifas de interconexão entre as áreas sejam aproximadamente nulas ou sirvam apenas como mecanismo de alocação marginal. Essa questão é ainda mais importante, pois essas tarifas estão previstas no horizonte 2021-2025, o que pode dificultar a integração das malhas nesse período. Ademais, conforme aprovado pela ANP em 28/10/2021, as tarifas nas interconexões deveriam ter desconto de pelo menos 80% (descontos progressivos com o intuito de se alcançar a tarifa simbólica), conforme será aplicado para os casos da NTS e da TAG.
Edital – Capítulo 6	<p>Comentário:</p> <p>A planilha disponibilizada pela ANP com a memória do cálculo tarifário deverá contemplar o desconto na tarifa de interconexão.</p>	Planilha deverá contemplar o desconto na tarifa de interconexão, aprovado pela ANP em 28/10/2021, com o intuito de se alcançar a tarifa simbólica, conforme será aplicado para os casos da NTS e da TAG.

Edital – Item 7.1.15	<p>Solicitação de Esclarecimento:</p> <p>7.1.15. Os eventuais impactos da redistribuição de Capacidade serão publicados ao final da Rodada de Manifestação de Interesse. Eles terão efeito nas possibilidades de contratação dos Participantes, bem como no recálculo da Tarifa de Referência publicada no Edital. Desta forma, caso a Solicitação de Capacidade seja diferente daquela prevista no Cenário de Referência disponibilizado no item 6.11 deste Edital, as Tarifas de Referência do início da Rodada de Manifestação de Interesse serão ajustadas de maneira a manter a Receita Máxima Permitida do Transportador no ciclo regulatório.</p>	<p>Como será a dinâmica de recálculo da tarifa previstas no item 7.1.15 do presente edital, especialmente para os demais anos do ciclo tarifário (2020-2024), em conformidade com os itens 125 e 126 da Nota Técnica nº 13/2019-SIM e o conceito de Conta Regulatória? Em que momento, ao longo do processo da Chamada Pública a tarifa de transportem não será mais alterada?</p>
Edital – Cláusula 6	<p>Solicitação de esclarecimento:</p> <p>Conforme interpretação dos itens 125 e 126 da Nota Técnica da ANP nº 13/2019-SIM, denominada “RECEITA MÁXIMA PERMITIDA E TARIFAS DE TRANSPORTE APLICÁVEIS AO SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DA CHAMADA PÚBLICA DO GASODUTO BOLÍVIA-BRASIL 2019”, a tarifa flutuante em 2020 não pode ser superior a 5%, em termos reais, em relação aos valores de 2019. Por outro lado, o edital não menciona nada a respeito.</p>	<p>Pelo item 7.4.1.1 da minuta do edital em consulta, existe a possibilidade de definição da tarifa e alocação de eventual sub ou sobre receita na conta regulatória. Como será a dinâmica do cálculo das tarifas na hipótese de redução significativa da capacidade contratada em relação aos valores definidos para o cálculo da tarifa de referência? As tarifas resultantes serão limitadas em 5%, tomando por base a tarifa definida no ano anterior?</p>
Edital – item 2.4	<p>Solicitação de alteração:</p> <p>Entendemos que nesta seção deveria ter ficado explícito que a presente Chamada Pública representa o ponto de partida para a Constituição de um Hub Único Brasil.</p>	<p>Entendemos que nesta seção deveria ter ficado explícito que a presente Chamada Pública representa o ponto de partida para a Constituição de um Hub Único Brasil. Adicionalmente, recomenda-se que seja incluída uma menção explícita no edital relacionada ao compromisso do carregador e do transportador de migração para o caso de fusão de hubs.</p>
Edital – item 2.4.5	<p>Sugestão de alteração:</p>	<p>Os custos das flexibilidades de balanceamento serão arcados pelos carregadores. Como são esses agentes que também percebem o benefício das flexibilidades, é importante que haja participação ativa dos</p>

Ao mesmo tempo em que o regime de E/S cria novas oportunidades, surgem também novas funções que deverão ser assumidas pelo Transportador como a de operador do Sistema de Transporte. A independência da contratação de entrada e saída e um maior número esperado de agentes atuando como carregadores exigem uma gestão logística mais atuante por parte do Transportador. Esta realidade se traduz, por exemplo, na necessidade de introdução de mecanismos de balanceamento da rede de transporte e ajustes nas regras de desequilíbrio contratual hoje em vigor.

2.4.5.1. O Transportador irá elaborar propostas de serviços de balanceamento, de forma a atender às necessidades dos consumidores. Esses serviços poderão variar ao longo do tempo, em conformidade com a evolução de liquidez do mercado de gás natural, e podem ser elaborados de forma a atender o mercado de forma geral e/ou individualizada para necessidades específicas.

2.4.6. O Transportador não deve auferir valores inferiores ou superiores àqueles previstos na RMP aprovada pelo órgão regulador para a prestação do serviço de transporte no período compreendido por determinado ciclo tarifário. Portanto, não deverão ocorrer lucros ou prejuízos extraordinários provenientes, dentre outros, de ações de balanceamento, vendas de Produtos de Curto Prazo ou penalidades aplicáveis ao Carregador visando ao cumprimento das obrigações estabelecidas na Minuta Padrão do Contrato de Serviço de Transporte Firme deste

carregadores na escolha dos parâmetros dessas flexibilidades, tais como: Período de Balanceamento, Limites de Flexibilidade, e penalidades por Desequilíbrio. É necessário estabelecer um mecanismo eficiente para buscar o ponto ótimo de flexibilidades, considerando custo e valor para os carregadores, atraindo assim novos agentes.

Nas etapas iniciais da abertura, espera-se que ainda não existam mecanismos líquidos e eficientes de compra e venda de gás para fins de balanceamento. Dessa forma, o correto estabelecimento desses parâmetros é fundamental para atrair novos carregadores, criando um ciclo virtuoso de liquidez no sistema.

	Edital, conforme regulamentação aplicável e aprovação da ANP.	
Edital – item 5.5.1.1	<p>Solicitação de Alteração:</p> <p>No caso de contratos iniciados a partir de 2023, o Carregador deverá apresentar as garantias contratuais, com no mínimo 90 (noventa) dias de antecedência em relação a data de início do contrato.</p> <p>5.5.1.1. No caso de contratos iniciados a partir de 2023, o Carregador deverá apresentar as garantias contratuais com antecedência mínima de 90 (noventa) 30 (trinta) dias da data definida no contrato como a Data De Início do Serviço de Transporte, em valor equivalente ao Valor da Garantia do Contrato, devendo permanecer válida durante toda a sua vigência.</p>	Na CP 02/2020, a antecedência era de 30 dias. O custo da garantia financeira para contratos a partir de 2023 pode reduzir o interesse pelos produtos de 2023-2026. Solicitamos a manutenção da condição estabelecida na CP 02/2020.
Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída – Anexo I B – Apêndice D Tolerância de Variação de Programação no Ponto de Saída	Solicitação de alteração: excluir a VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA	Caso a TBG entenda que se trata de item fundamental para a operação do sistema, poderá ser mantido apenas como indicativo para melhor gestão operacional. Item sujeito à alteração unilateral da Transportadora não pode expor os carregadores a penalidades.
Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída – Anexo II A/B – Apêndice B Valores a Faturar	<p>Solicitação de alteração:</p> <p>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.</p>	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.

<p>Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída – Anexo II B – Apêndice B – Valores a Faturar– B.1 (iii)</p>	<p>Solicitação de alteração:</p> <p>Alterar o encargo pelo serviço excedente não autorizado (ESENA) de 5 para 1,5 vezes a tarifa.</p> $ESENA = \sum_{i=1}^N QENA_i \times 5 \times (TCE + TCT + TM + TCS + TCEmp)$	<p>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. Muito embora essa penalidade traga um incentivo para uma nomeação responsável, não deve ser tão alta a ponto de criar uma barreira de entrada a novos carregadores. O objetivo da penalidade não é remunerar o transportador e sim garantir o equilíbrio do sistema e participação responsável dos carregadores.</p>
<p>Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída – Anexo III – definições e itens 4.2.1 e 4.3.2 do Apêndice I</p>	<p>Solicitação de alteração:</p> <p>MANUTENÇÕES PROGRAMADAS: serviços de inspeção, manutenção, reparo, modificação ou substituição tecnicamente recomendáveis para garantia da confiabilidade da REDE DE TRANSPORTE, que demandem, ou não, a interrupção ou redução do SERVIÇO DE TRANSPORTE, sem a incidência de qualquer penalidade ou custo adicional ou redução de receita ao TRANSPORTADOR, nos termos estipulados no item 4.2 do Apêndice I deste TCG;</p> <p>4.2.1 O TRANSPORTADOR terá o direito de interromper ou reduzir a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE para efetuar MANUTENÇÕES PROGRAMADAS, sem incorrer em qualquer penalidade em decorrência de tal interrupção ou redução, desde que observado o limite máximo de 15 (quinze) dias a cada período de 12 (doze) meses, para MANUTENÇÕES PROGRAMADAS informadas com, no mínimo, 6 (seis) meses de antecedência da data do início.</p> <p>4.3.2 Observado o item 4.3.1 acima, serviços de manutenção não previstos no planejamento semestral de</p>	<p>Não faz sentido que o transportador faça uma parada programada para manutenção e o carregador permaneça obrigado a pagar os encargos durante esse período, sem utilizar o serviço. A parada programada para manutenção é necessária e pode ser utilizada pelo transportador sem incidência de penalidades, porém, não é razoável que o transportador tenha sua receita garantida nesse período.</p> <p>A manutenção programada deve respeitar um limite de 15 dias por ano e a manutenção não programada também deve se limitar a 15 dias por ano, a fim de reduzir os impactos à cadeia do gás.</p>

	<p>MANUTENÇÃO PROGRAMADA, ou notificados em prazo inferior a 10 (dez) DIAS, serão classificados como MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA desde que observado o limite máximo de 10 (dez) dias a cada período de 12 (doze) meses. Manutenções que ultrapassarem esse período serão consideradas FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, sujeitando o transportador ao respectivo encargo</p>	
<p>Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, itens 6.1.1 e 6.1.5</p>	<p>Solicitação de alteração:</p> <p>6.1.1 (ii) O custo total com a aquisição de GUS, excluindo tributos recuperáveis, será repassado ao Carregador, por meio dos encargos específicos (Encargo de Custos Fixos de Compra e Venda de Gás e Encargo de GUS, conforme estabelecido do Anexo II, A ou B, conforme o caso, do Contrato. [...]</p> <p>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, sem custo, a quantidade de GUS necessário para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, nos termos desta Cláusula, com o devido ressarcimento do valor de ICMS, incidente sobre a quantidade de GUS, desembolsado pelo Carregador.</p>	<p>O crédito referente ao ICMS incidente sobre o fornecimento do GUS não implica em custos adicionais ao Transportador. Observe-se que na apuração do ICMS pelo crédito normal, o recolhimento do ICMS ocorre a partir do balanço entre os créditos de ICMS incidentes sobre as aquisições de insumo e ativo fixo e os débitos de ICMS incidentes sobre a prestação do serviço de transporte. Como a transportadora é optante do crédito presumido, por escolha própria, uma vez que o benefício do crédito presumido é opcional, não seria adequado repassar ao carregador esse ônus visto que são tributos recuperáveis na sistemática normal de apuração. A opção pelo regime de apuração de ICMS não poderá ensejar o repasse do valor de tributos recuperáveis, o que fere o princípio da não cumulatividade dos tributos e onera os agentes atuantes na cadeia de gás natural e, conseqüentemente, impactando no custo do gás natural a ser comercializado. Cabe destacar que o não ressarcimento do ICMS incidente sobre o GUS poderá ser objeto de questionamento por parte dos órgãos de controle uma vez que difere dos procedimentos adotados nos demais contratos de transporte com a citada TBG e pelas demais transportadoras.</p> <p>Adicionalmente, considerando que o transportador negocia os GSA de fornecimento do GUS e estoque de referência, e o carregador será responsável pelo pagamento, deve haver transparência da negociação e formação de preço desses GSA, a ser monitorada pela ANP, evitando custos abusivos.</p>

<p>Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, Cláusula Segunda</p>	<p>Solicitação de Alteração:</p> <p>PERÍODO DE BALANCEAMENTO: intervalo de tempo de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas 07 (sete) DIAS OPERACIONAIS consecutivos.</p> <p>Sugerimos que o período de balanceamento seja de, pelo menos, 07 dias.</p>	<p>Entende-se que um período de balanceamento de 24 horas é restritivo neste período de transição para o modelo de E/S, onde não há plataforma de comercialização de gás implementada. Poderia haver uma transição gradual do período de balanceamento até 24h, de forma a permitir a compra/venda dos saldos pelo carregador. No início da abertura esse mecanismo aumenta a possibilidade de transações entre os agentes, contribuindo para o aumento gradual da liquidez.</p> <p>Ainda assim, para estabelecimento de um período de balanceamento de 24h deveria haver, no mínimo, mecanismos de mercado para balanceamento (ex.: PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO).</p>
<p>Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, Apêndice II – Balanceamento item 1.7.1.</p>	<p>Solicitação de Alteração:</p> <p>1.7.1 Os carregadores poderão, ao longo do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, efetuar entre si, a troca de titularidade do GÁS sob custódia do TRANSPORTADOR, por meio de NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO, nos termos do item 1.7.3 desta Cláusula do Apêndice II do TCG, desde que o GÁS tenha origem no mesmo PONTO DE ENTRADA realizada no mesmo HUB VIRTUAL DE NEGOCIAÇÃO.</p>	<p>Os carregadores devem poder transacionar com outros carregadores para ajustar seu saldo de desequilíbrio, desde que previamente notificado ao transportador (Mecanismo de Troca de Titularidade), sem que haja restrição em relação ao PONTO DE ENTRADA. Entendemos que há solução de contorno para eventuais questões tributárias alegadas pelas transportadoras.</p>
<p>Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, Apêndice II – Balanceamento 1.10</p>	<p>Solicitação de Alteração:</p> <p>Sugerimos o estabelecimento de uma “Conta de Balanceamento” que dê ao carregador mais flexibilidade para reajustar o saldo de seu portfólio, não vinculada a apenas um Dia Operacional</p>	<p>A vinculação da apuração de Saldo de Desequilíbrio do Portfólio do Carregador para fins de imposição da Penalidade por Desequilíbrio a bases diárias (respeitadas as margens do Serviço de Flexibilidade) expõe o carregador a um risco operacional e de custos significativo, tendo em vista o valor elevado da penalidade a ser cobrada com bases diárias. Em um mercado líquido tal risco pode ser mitigado pela compra e venda no mercado de curto prazo. Todavia, a ausência de liquidez no início do processo de abertura não permite essa gestão do risco pelo carregador.</p>

		<p>A combinação de penalidades elevadas e inexistência de mecanismos de mitigação, em especial o mercado de curto prazo, podem impor uma barreira difícil de ser superada. É preciso encontrar mecanismos para vencer essa barreira inicial. A conta de balanceamento, ainda que vista como um instrumento de transição, pode servir como um desses mecanismos.</p> <p>Assim, seria ideal o estabelecimento de um período de flexibilidade para reajuste do portfólio maior que um dia operacional, assegurando ao carregador mais tempo para reajustar sua posição sem que seja submetido ao pagamento dessas penalidades. Esse pleito é coerente com o ajuste proposto em relação à definição do “Período de Balanceamento”.</p>
<p>Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, Cláusula 12 – Força Maior</p>	<p>Comentário:</p> <p>Um evento ou circunstância de FORÇA MAIOR na cadeia de gás natural, a montante ou a jusante do segmento de transporte, deveria suspender ou exonerar o carregador da obrigação do pagamento dos correspondentes ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA na mesma medida em que exonera o transportador de cumprir a sua obrigação. Caso a FORÇA MAIOR afete diretamente o sistema de transporte, eventuais prejuízos sofridos pelo transportador não poderão ser contabilizados na Conta Regulatória, uma vez que os carregadores já foram impactados pelos prejuízos decorrentes da FALHA NO SERVIÇO DE TRANSPORTE.</p>	<p>O conceito de FORÇA MAIOR é excludente de responsabilidade, ou seja, a parte inadimplente não pode ser penalizada pelo descumprimento da obrigação, haja vista a impossibilidade de cumpri-la ser decorrente de evento de caso fortuito ou força maior. Da mesma forma que o transportador não é responsabilizado pela não movimentação do gás em decorrência de FORÇA MAIOR, não sendo obrigado a pagar penalidades por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, o carregador também não pode ser responsabilizado pela não utilização do serviço em função de FORÇA MAIOR, não devendo ser obrigado a arcar com os encargos dos serviços nesse período.</p> <p>Entendemos que há a necessidade de aperfeiçoar os mecanismos de distribuição dos riscos ao longo da cadeia de gás natural, de forma a incentivar agentes de diferentes portes a contratarem capacidade de transporte. No contexto recente da pandemia, tal necessidade mostrou-se ainda mais evidente. Nesse sentido, a inclusão do risco sistêmico associado à cadeia de gás natural busca dar um tratamento isonômico em todos os elos da cadeia e não privilegiar o transportador, como ocorre na proposta atual. Ainda que a FORÇA MAIOR seja no sistema de transporte, no modelo</p>

		<p>proposto, o transportador não só se beneficiaria por não arcar com os prejuízos ocasionados aos carregadores (consequência jurídica esperada para o evento), como teria sua receita integralmente garantida durante o período impactado, podendo devolver parceladamente aos carregadores (limite de 10% da QDC mensal).</p> <p>Eventual perda de receita do transportador decorrente de FORÇA MAIOR nos demais elos da cadeia poderia ser recuperada via Conta Regulatória, conforme procedimento previsto em outros mercados regulados.</p>
<p>Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, Apêndice II – Balanceamento, item 4.5.1.</p>	<p>Sugestão de alteração:</p> <p>4.5 Penalidade por DESEQUILÍBRIO</p> <p>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) 5 vezes 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.</p>	<p>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 nomeação responsável, não deve ser tão alta a ponto de criar uma barreira de entrada a novos carregadores. Com o amadurecimento do mercado, e uma maior liquidez na transação da molécula, pode-se aumentar gradativamente o valor dessa penalidade.</p>
<p>Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, Apêndice II – Balanceamento 1.10</p>	<p>Sugestão de alteração:</p> <p>1.3.5 Em cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO o preço do gás relacionado às AÇÕES DE BALANCEAMENTO com</p>	<p>Esses preços são utilizados para liquidação diária de saldos de desequilíbrio, sendo fundamental que haja divulgação e transparência na formação desse preço.</p>

	<p>emprego de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA será, para o CARREGADOR:</p> <p>(i) No caso de operação de compra e venda efetuada pelo TRANSPORTADOR, na qualidade de vendedor, e o CARREGADOR, na qualidade de comprador, para correção de DESEQUILÍBRIO NEGATIVO:</p> <p>[...]</p> <p>c) A TRANSPORTADORA disponibilizará através de seu site eletrônico, em base diária, o preço médio do ESTOQUE DE GÁS EXTRAORDINÁRIO DE ENTRADA do TRANSPORTADOR válido para o Dia Operacional em curso.</p>	
<p>Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, Apêndice II – Balanceamento - CLÁUSULA SEGUNDA – NOMINAÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE</p>	<p>Comentário: Os horários para Nominação e Programação deveriam ser compatíveis com os horários praticados nos sistemas da NTS e da TAG, devendo ser compatibilizados com os horários estabelecidos no sistema de processamento de gás.</p>	<p>Considerando o contexto de integração dos sistemas de transporte (hub único Brasil) e a expectativa de realização de chamadas públicas coordenadas é fundamental que haja uma harmonização nos horários e regramentos de Nominação e Programação. Ademais, a fim de viabilizar e garantir a segurança da operação e a maior assertividade das nominações, os horários devem ser compatibilizados com os horários estabelecidos no sistema de processamento de gás.</p>
<p>Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, Apêndice II – Balanceamento 3.2.1.</p>	<p>Solicitação de Alteração:</p> <p>3.2.1.Compromisso de Fluxo:</p> <p>[...] (i) O CARREGADOR terá até o final da 2ª 10ª (décima) hora do DIA OPERACIONAL para adequar a vazão de GÁS nos PONTOS DE ENTRADA e nos PONTOS DE SAÍDA, conforme o</p>	<p>Com a alteração do conceito de Dia Operacional, se faz necessário ajustar o horário. Sugerimos até o final da 10ª (décima) hora.</p>

	caso, à VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA do DIA OPERACIONAL em questão; e	
Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, item 9.2.1.	<p>Sugestão de alteração/Comentário:</p> <p>9.2 Limites de Responsabilidade do TRANSPORTADOR</p> <p>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.</p>	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 e obrigações das partes.
Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, Apêndice II – Balanceamento – itens 3.2.1, 3.2.2, 4.3.1 e 4.4.1.	<p>Solicitação de alteração:</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 está 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</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>

necessária para atendimento à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA durante as 24 (vinte e quatro) horas do DIA OPERACIONAL (“VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA”), sendo que:

(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

(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

(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.

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: (a) a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA mais a tolerância de variação instantânea estabelecida no Apêndice D, do Anexo

O transportador, como operador do sistema, já deve saber de antemão que tal variação ocorre e não há como garantir uma constância. Em função da natureza da rede de transporte e sua extensão, as variações ocorridas nas pontas da rede (entrada, saída, distribuição, usuário final) não têm impacto imediato nos demais pontos, não sendo possível fazer a gestão da variação instantânea.

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.

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.

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.

Solicita-se a exclusão da minuta padrão de Contrato de Prestação de Serviço por E/S as penalidades de variação de programação instantânea e de sobre-vazão, salvo na hipótese de eventual impacto em sua capacidade de

~~I, A ou B do CONTRATO, conforme o caso, e (b) a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA menos a tolerância de variação instantânea estabelecida no Apêndice D, do Anexo I, A ou B do CONTRATO, conforme o caso, e CARREGADOR estará sujeito ao pagamento de penalidade de VARIAÇÃO-DE PROGRAMADA INSTANTÂNEA ao TRANSPORTADOR, conforme estabelecido na Cláusula Quarta deste Apêndice H:~~

~~4.3 Penalidade de VARIAÇÃO-DE PROGRAMADA INSTANTÂNEA ao longo do DIA OPERACIONAL~~

~~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:~~

~~(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 H 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~~

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. De qualquer forma, não há que se falar em penalidades para eventuais variações, considerando que as contratações são feitas por dia, não sendo possível exigir dos usuários compromissos em fração de tempo menor que o dia.



	<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>	
Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, itens 7.4.1	<p>Solicitação de Alteração:</p> <p>7.4.1 [...]</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).</p> <p>As flutuações operacionais nas interconexões entre gasodutos são inerentes aos sistemas de transporte e refletem a relação entre os transportadores,</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% 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: $QENA = [QDA - QEA - (1,015 \times QDC)];$</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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>Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, item 7.5</p>	<p>Solicitação de Alteração:</p> <p>7.5.1 [...]</p> <p>(ii) QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA: as QUANTIDADES DE GÁS que superem o limite estabelecido no item (i) acima serão consideradas como QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS.</p> <p>(ii) QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA: caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, a QUANTIDADE DIÁRIA</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). Não é possível trabalhar com nomeações sem qualquer tolerância. Por mais diligente e assertivo que os carregadores sejam, ocorrerão pequenas variações entre as quantidades nominadas e as efetivamente retiradas.</p> <p>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>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:</p> $QENA = [QDA - QEA - (1,05 \times QDC)];$	
Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, item 8.2.1	<p>Solicitação de Alteração:</p> <p>8.2.1 Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE nos contratos de transporte de entrada ou nos contratos de transporte de saída: (iii) O TRANSPORTADOR tenha enviado aos carregadores, conforme o caso, um AVISO DE REDUÇÃO DE FLUXO em virtude da ocorrência, ou do 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;</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.
Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, item 8.2.1 (iv)	<p>Solicitação de Alteração:</p> <p>8.2.1 Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE nos contratos de transporte de entrada ou nos contratos de transporte de saída: (iv) Falha de fornecimento de gás no âmbito do(s) GSA TRANSPORTE ENTRADA ou falha de recebimento no âmbito do(s) GSA TRANSPORTE SAÍDA ou a rescisão de qualquer</p>	O transportador deverá ser penalizado pela falha, de modo a incentivá-lo a buscar as devidas indenizações junto ao FORNECEDOR DO GÁS ou ao carregador de saída responsável pela falha, devendo indenizar os demais carregadores pela FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE.

	desses instrumentos, por qualquer motivo, salvo se por culpa exclusiva do TRANSPORTADOR;	
Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, item 8.2.2 (i)	<p>Sugestão de alteração:</p> <p>8.2.2 Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE quando no contrato de transporte de entrada: (i) Um carregador de entrada não tiver disponibilizado no ponto de entrada, em um determinado DIA OPERACIONAL, QUANTIDADE DE GÁS igual à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA;</p>	O transportador deverá ser penalizado pela falha, de modo a incentivá-lo a buscar as devidas indenizações junto ao carregador de entrada que falhou. 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.
Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, item 8.2.2 (ii)	<p>Sugestão de alteração:</p> <p>8.2.2. Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE quando no contrato de transporte de entrada:</p> <p>“(ii) Um carregador de entrada tiver disponibilizado GÁS DESCONFORME no PONTO DE ENTRADA, tendo ou não enviado ao TRANSPORTADOR um AVISO DE GÁS DESCONFORME;”</p>	Na eventualidade de falhar com outros agentes que disponibilizaram gás conforme, o Transportador deveria pagar a(s) falha(s) e repassá-la(s) ao Carregador de Entrada que deu causa a(s) falha(s), conforme reforçado nos termos do item 1.3.1.1. do Anexo -Qualidade do Gás.
Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, item 8.2.2 (iii)	<p>Sugestão de alteração:</p> <p>8.2.2. (iii) Um carregador de entrada tiver disponibilizado GÁS com um PODER CALORÍFICO SUPERIOR inferior ao PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA. Caso seja configurada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE no contrato de transporte de saída por este motivo, o carregador de entrada será exclusivamente responsável perante o carregador de saída e pelo pagamento de qualquer penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE a ele devido;</p>	A alínea (iii) 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.

<p>Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, item 8.2.2 (iv)</p>	<p>Sugestão de alteração:</p> <p>8.2.2. (iv) A QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA, por parte do CARREGADOR DE ENTRADA, tiver sido maior ou igual do que 95% (noventa e cinco por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA, ainda que a PRESSÃO DE ENTRADA tenha ficado acima do limite máximo contratual;</p>	<p>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.</p>
<p>Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, item 8.2.2 (v)</p>	<p>Sugestão de alteração:</p> <p>8.2.2. (v) O(s) carregador(es) de entrada tenham enviado ao TRANSPORTADOR um AVISO DE GÁS DESCONFORME.</p>	<p>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.</p>
<p>Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, item 10.3.1</p>	<p>Sugestão de alteração:</p> <p>10.3.1 Na hipótese de identificação de diferenças na apuração de QUANTIDADES DE GÁS em decorrência de eventos de medição, nos termos do Apêndice I deste TCG, o respectivo acerto deverá ser formalizado no preço do serviço relativo ao mês do término dos procedimentos de apuração nela previstos, da seguinte forma: (i) Nos casos em que as diferenças apuradas na forma do caput reflitam a realização de transporte de uma QUANTIDADE DE GÁS superior à que tiver sido objeto do faturamento originário, o TRANSPORTADOR realizará os ajustes necessários, emitindo DOCUMENTO DE COBRANÇA complementar emitido no mês subsequente ao do término do procedimento tão logo tenha conhecimento de a apuração prevista nos itens 2.7.6 e 2.7.7 do Apêndice I deste TCG, acrescendo, às QUANTIDADES DE GÁS recebidas ou</p>	<p>Do ponto de vista tributário, os Ajustes de Medição e Correção de Faturamento implicarão necessariamente encargos, de acordo com a legislação de ICMS vigente nos Estados. De acordo com o Convênio SINIEF 06/1989, Ajuste SINIEF 09/2007 e Ajuste Sinief 22/21, uma vez identificada a diferença de quantidade, o TRANSPORTADOR deve proceder a correção do Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e) e, eventualmente, será necessária a emissão de um CT-e novo com os dados corretos. Se o procedimento for executado depois do mês da efetiva prestação de serviço, no caso de o recolhimento do ICMS for menor do que o devido, o TRANSPORTADOR arcará com os encargos moratórios. No caso de haver recolhido mais do que o devido, deverá cumprir os procedimentos do Ajuste Sinief 22/21 ou solicitar a restituição desse montante junto à Secretaria de Fazenda do respectivo Estado. Contudo, atualmente não há prazo determinado na legislação tributária para que o recurso possa retornar às mãos do contribuinte. Entretanto, é certo que qualquer ajuste deverá seguir a competência do fato gerador objeto de correção.</p>

	<p>entregues no referido mês, aquelas apuradas pelas PARTES. (ii) Caso as diferenças apuradas na forma do caput reflitam a realização de transporte de uma QUANTIDADE DE GÁS inferior à que tiver sido objeto do faturamento originário, o TRANSPORTADOR realizará os ajustes necessários ao DOCUMENTO DE COBRANÇA emitido, com base na legislação tributária vigente, tão logo tenha conhecimento, no mês subsequente ao do término do procedimento de apuração prevista nos itens 2.7.6 e 2.7.7 do Apêndice I deste TCG, deduzindo, das QUANTIDADES DE GÁS recebidas ou entregues no referido mês, aquelas apuradas</p>	
<p>Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, item 10.3.2</p>	<p>Sugestão de alteração:</p> <p>10.3.2 O CARREGADOR não poderá atribuir ao TRANSPORTADOR qualquer responsabilidade por eventual exigência fiscal relativa aos TRIBUTOS por ele devidos, em decorrência de diferenças nas QUANTIDADES DE GÁS apuradas em razão dos eventos de medição previstos no Apêndice I deste TCG, e se obriga a ressarcir ao TRANSPORTADOR quaisquer custos por ele incorridos, caso a autoridade fiscal venha a lhe imputar responsabilidade solidária por TRIBUTO devido pelo CARREGADOR.</p>	<p>O sistema de medição é de responsabilidade da TRANSPORTADORA, não há que se falar em ressarcimento por parte do CARREGADOR por questões fiscais decorrentes de diferença de medição.</p> <p>O ideal seria que cada contribuinte fosse responsável pelos tributos e encargos de sua competência. Entretanto, considerando que a informação das quantidades para faturamento é de responsabilidade única da transportadora, tal ônus com encargos deveria ser atribuído a quem apurou a diferença, nesse caso a Transportadora.</p>
<p>Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, item 10.4.</p>	<p>Sugestão de alteração:</p> <p>10.4 Correção de Faturamento 10.4.1 Na hipótese de identificação de diferenças nas QUANTIDADES DE GÁS transportadas para o</p>	<p>Idem justificativa para exclusão do item 10.3.1 Sugerimos avaliar a implementação das condições dispostas no Ajuste Sinief 22/21, além de buscar a antecipação das correções para o dia 25 do mês seguinte nos casos de correção sem incidência de encargos.</p>



CARREGADOR, não decorrentes de eventos de medição, nos termos da Cláusula 2.7 do Apêndice I deste TCG, no prazo de até ~~60~~ 150 (cento e cinquenta) Dias de emissão do DOCUMENTO DE COBRANÇA, o TRANSPORTADOR ~~emitirá~~ adotará os procedimentos previstos na legislação de regência, assim que identificadas as referidas diferenças, ~~Documento de Cobrança para fins de acréscimo ou contendo a dedução das QUANTIDADES DE GÁS transportadas~~, incluindo correção monetária, observada a Cláusula 10.2.3.

10.[x] Os transportadores são responsáveis pela informação relativa ao volume de gás natural entregue aos destinatários que irá suportar a emissão das notas fiscais de venda de cada carregador.

10.[x] Caso seja identificada necessidade de alteração dos volumes medidos no prazo ordinário, as partes acordam em realizar todas as ações para viabilizar os ajustes nos prazos previstos na legislação de regência, de modo a reduzir eventuais impactos no recolhimento de encargos tributários determinados pela legislação.

10.[x] De modo a cumprir essa condição, os ajustes deverão ser informados pela transportadora, sempre que identificados, em até 5 dias úteis antes do dia 25 do mês subsequente ao fato gerador (mês de competência), juntamente com o CTe complementar de correção e demais informações que se fizerem necessárias para justificar o ajuste, junto aos destinatários do gás natural.

	<p>10.[x] Caso sejam identificadas divergências nas informações prestadas, o agente que houver dado causa será responsável pelos ônus causado a outra parte, inclusive sobre eventuais encargos ou autuações dos órgãos fiscais.”</p>	
<p>Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, item 13.2.1 (ii)</p>	<p>Sugestão de alteração: Evento de rescisão por motivo imputável ao Transportador</p> <p>(ii) Se, em decorrência de FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR deixar de transportar uma QUANTIDADE DE GÁS superior a 90% (noventa por cento) a 90% (noventa por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA por um período superior a 15 (quinze) 30 (trinta) 45 (quarenta e cinco) DIAS contínuos ou 30 (trinta) 45 (quarenta e cinco) DIAS alternados a cada ANO.</p>	<p>Os parâmetros para caracterização desse evento tornam praticamente impossível a rescisão do contrato, ainda que o serviço esteja falhando substancialmente e com frequência. Esse ponto somado às excludentes previstas para a caracterização de FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE acabam por vincular o carregador ao prazo total do contrato – e todos os custos disso decorrentes – <u>mesmo que o transportador não preste o serviço</u>. Logo, <u>solicitamos que sejam reduzidos os parâmetros</u>.</p>
<p>Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, CLÁUSULA QUINZE – GARANTIA DE PAGAMENTO, item 15.1</p>	<p>Sugestão de Alteração:</p> <p>Sugerimos a inclusão de novo subitem, de forma a prever a possibilidade de fiança corporativa, fornecida por entidade com comprovada capacidade financeira. Alternativamente, sugerimos a redução do valor de garantia financeira do contrato.</p> <p>15.1 [...]</p> <p>(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</p>	<p>Devido ao alto valor do contrato, as formas de garantias previstas no Edital representariam significativos custos para a transação, o que poderia, em última análise, restringir de forma indesejada a participação de empresas na Chamada Pública.</p> <p>A fiança corporativa, neste sentido, se revela modelo de garantia viável para proteger o Transportador contra riscos de crédito dos Carregadores, desde que prestada por entidade que tenha comprovada capacidade financeira para tanto. Assim, essa opção garante, de um lado, a proteção pretendida pelo Transportador, ao mesmo tempo em que, de outro lado, não onera demasiadamente o Carregador.</p>

TCG, devendo o saldo da caução não utilizado ser devolvido ao CARREGADOR ao fim da vigência do CONTRATO. O saldo da caução não será remunerado pelo TRANSPORTADOR;

(ii) Fiança bancária, irrevogável e executável ao primeiro pedido, tendo como beneficiário o TRANSPORTADOR, conforme modelo constante do Apêndice IV deste TCG (“CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA”) e observadas todas as condições estabelecidas nesta Cláusula; ou

(iii) Seguro garantia contratual emitido por seguradora autorizada a operar no Brasil que possua a Certidão de Regularidade na SUSEP, tendo como beneficiário o TRANSPORTADOR devendo seus termos ser previamente aprovados pelo TRANSPORTADOR.

(iv) constituição de qualquer outra garantia aceitável pelo Transportador, cujo valor total seja, no mínimo, o mesmo da Garantia descrita na alínea (a) acima, apresentada por (i) uma sociedade controladora (Parent Company) ou controlada (em ambos os casos, direta ou indiretamente), ou sob controle comum do Carregador (sendo o controle verificado nos termos da Lei nº 6.404/1976), ou (ii) por uma terceira pessoa ou entidade. Em qualquer desses casos, a Garantia deverá ser constituída sem qualquer benefício de ordem e com previsão de solidariedade, bem como a garantidora deverá possuir avaliação de crédito classificada, em escala global, em ao menos um dos seguintes níveis de classificação: BB+ pela Standard & Poors, ou Ba1 pela Moody’s, ou BB+ pela Fitch;



(v) a combinação de 2 (duas) ou mais Garantias dentre as previstas nas alíneas acima, em valores individuais que, somados, sejam, no mínimo, equivalentes ao valor indicado na alínea (i) acima;

vi) apresentação cumulativa das seguintes garantias: (i) constituição de conta vinculada, mediante celebração, entre o Carregador, o Transportador e uma instituição financeira com sede no Brasil, a ser mutuamente acordada entre Carregador e Transportador, de um “Contrato de Administração de Contas”, seguindo as condições mínimas indicadas nos anexos aos TCG, com o objetivo de estabelecer mecanismo financeiro que possibilite um fluxo de caixa regular e contínuo com relação ao Contrato de Serviço de Transporte Firme, mediante vinculação de recebíveis, em valores correspondentes a 130% (cento e trinta por cento) do valor agregado esperado dos documentos de cobrança mensais que serão devidos pelo Carregador ao Transportador no âmbito do Contrato de Serviço de Transporte, garantindo, dessa forma, o cumprimento das obrigações pecuniárias do Carregador a serem pagas pelo mesmo ao Transportador; e (ii) qualquer uma das Garantias descritas nas alíneas (a) a (e) acima, no valor correspondente a, no mínimo, o resultado do produto de: (ii.i) 120 (cento e vinte) vezes a Quantidade Diária Contratada, pela (ii.ii) soma entre a Tarifa de Capacidade de Entrada, a Tarifa de Capacidade de Transporte, a Tarifa de Capacidade de Saída e Tarifa de Capacidade- Empacotamento pactuadas no Contrato de Serviço de Transporte Firme, corrigidas conforme os critérios do próprio Contrato de Serviço de Transporte Firme.

<p>Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, Apêndice I – Requisitos Técnicos – item 1.4.13</p>	<p>Sugestão de alteração:</p> <p>1.4.13 Caso a disponibilização de GÁS DESCONFORME, implique a necessidade de redução ou de interrupção da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, tal fato não suspenderá ou exonerará a obrigação do pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADO pelo CARREGADOR DE ENTRADA causador do GÁS DESCONFORME, nos casos em que a desconformidade do gás tenha sido causada pelo CARREGADOR DE ENTRADA, o qual permanecerá responsável perante outros carregadores por quaisquer indenizações por danos incorridos, custos ou penalidades aplicáveis em decorrência da redução ou a interrupção da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, sem prejuízo da sua responsabilidade por DANOS POR GÁS DESCONFORME. Os demais carregadores terão suas obrigações suspensas na medida dos volumes de GÁS e período afetados pelo GÁS DESCONFORME</p>	<p>Os demais carregadores prejudicados pela redução ou interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE em razão do GÁS DESCONFORME não poderão ser onerados com a manutenção do pagamento dos encargos pelo serviço não prestado pelo transportador.</p>
<p>Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, Apêndice II – Balanceamento – item 2.1</p>	<p>Sugestão de exclusão:</p> <p><u>Conceito de Vazão Nominada Implícita relacionada à vazão horária deve ser excluído</u></p>	<p>Como relatado acima, as contratações são realizadas por dia e variações de vazão ao longo das 24 horas do dia são esperadas. Considerando a extensão do gasoduto, os impactos de redução de vazão de um dos pontos não são refletidos imediatamente os demais pontos, de forma que não é possível gerar o portfólio com base em vazão instantânea e em períodos inferiores a 1 dia.</p>
<p>Minuta de Contrato de Transporte de Entrada/Saída - Anexo III, Apêndice II – Balanceamento – item</p>	<p>Sugestão de exclusão:</p> <p><u>Responsabilidade Adicional do Carregador deve ser excluída</u></p>	<p>Os riscos do contrato estão cobertos pelas penalidades nele previstas, devendo ser inserida a limitação de responsabilidade do carregador na mesma medida da limitação da responsabilidade do transportador.</p>



ABRACEEL Associação Brasileira dos
Comercializadores de Energia

4.6		Com isso, qualquer previsão sobre responsabilidade adicional do carregador deve ser excluída, a fim de viabilizar a análise global de riscos envolvidos no contrato, permitindo o acesso de novos agentes.
-----	--	--