

Rio de Janeiro, 30 de outubro de 2024

Ilma. Sra. Cristina Sayão

Gerente de Assuntos Regulatórios

À Transportadora Associada de Gás S/A (TAG)

Assunto: Comentários do Conselho de Usuários à minuta do Contrato Master de Serviço de Transporte Firme 2025 da TAG

Prezada,

O Conselho de Usuários do Sistema de Transporte de Gás Natural (CdU), entidade representativa dos carregadores de gás natural no País, vem, por meio desta manifestação, apresentar comentários iniciais a respeito da minuta do Contrato Master de Serviço de Transporte Firme Produtos de Curto Prazo Produtos Anuais de 2025, recentemente apresentada pela Transportadora Associada de Gás S.A (TAG), detalhados na Tabela em Anexo.

Adicionalmente, para o aperfeiçoamento dos contratos de serviço de transporte, é importante considerar, no que couber, as recomendações recentemente enviadas pelo CdU à Associação de Empresas de Transporte de Gás (ATGás), sob forma de Nota Técnica.

Reconhecemos todos os avanços e melhorias que foram implementados nos contratos de transporte ao longo dos últimos anos. No entanto, reforçamos a necessidade de seguirmos na direção de uma rápida harmonização entre os contratos de transporte, assim como de uma simplificação dos contratos visando o acesso de mais carregadores ao sistema de transporte.

Na visão do Conselho de Usuários, a minuta de contrato da TAG para o ano de 2025 que será comentada a seguir, apesar de ter sido harmonizada com o contrato da TBG, ainda não representa uma evolução do contrato em alguns temas, especialmente, mas não se limitando, às novas penalidades incorporadas nesta versão.

De todo o modo, reforçamos a importância do diálogo e parabenizamos a TAG pela abertura desse processo, permitindo que os carregadores possam se manifestar e apresentar suas contribuições.

De certo que enxergamos nas transportadoras de gás uma parceria importante para construirmos um setor de gás natural cada vez mais dinâmico, competitivo e atrativo para novos investimentos.

Renovando os nossos protestos de elevada estima e consideração, nos colocamos à disposição para eventuais esclarecimentos que se façam necessários

Atenciosamente,



Sylvie D'Apote

Presidente Conselho de Usuários

Anexo: Comentários do Conselho de Usuários à minuta do Contrato Master de Serviço de Transporte Firme 2025 da TAG

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
Cláusula Primeira	1	5		1.5. As PARTES reconhecem que nenhuma regra de interpretação deste CONTRATO MASTER será aplicada em desfavor de uma PARTE sob a alegação de que essa PARTE a elaborou e/ou apresentou, não se aplicando a regra de interpretação prevista no inciso IV, §1º do art. 113 do Código Civil Brasileiro.	<p>O art. 423 do Código Civil prevê que "1.1 “quando houver no contrato de adesão cláusulas ambíguas ou contraditórias, dever-se-á adotar a interpretação mais favorável ao aderente”. Considerando que este modelo de contrato foi elaborado pela TAG, entendemos que a interpretação deverá ser a mais favorável ao aderente (carregadores).</p> <p>Nesta medida, recomendamos o ajuste no dispositivo presente no item 1.5.</p>
Cláusula Quarta	4	3		4.3. A oferta, a solicitação e a alocação de CAPACIDADE DISPONÍVEL serão realizadas segundo os PROCESSOS DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, que constam do ANEXO I-A – PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO e do ANEXO I-B – PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL e às quais o CARREGADOR adere por meio da celebração do presente CONTRATO MASTER.	<p>A Transportadora deveria permitir a contratação e uso do serviço interruptível quando a capacidade interruptível a ser contratada é maior que a capacidade ociosa disponível. No mínimo, essa sugestão deveria ser aplicada para contratos menores, como mensais ou diários, que necessitam de maior agilidade na sua contratação</p> <p>Promover maior aproveitamento e utilização da Capacidade Ociosa do Transporte. Muitas demandas são de oportunidade, tais como (i) termelétricas Merchant e (ii) substituição de outros energéticos, como Coque, Carvão, Biomassa etc. Um gás mais barato poderia disparar o uso de tais oportunidades, sendo que o custo de transporte é um custo relevante na formação do custo final do gás.</p>

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
					O Transporte também deveria ter mecanismos de viabilizar usos de oportunidade/ociosidade (ou pelo menos manter o custo normal do transporte), gerando modicidade tarifária para todos os usuários – quanto mais volume passa na rede menor será a tarifa de transporte. Importante as Transportadoras terem mecanismos de separação da demanda existente e da demanda de oportunidade.
Anexo I-A - Cláusula Segunda	2	1	4	2.1.4. Para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, o ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE (EST) e ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA (ECNU) previstos nos CONTRATOS DE TRANSPORTE são partes integrantes das tarifas de reserva de capacidade, denominadas também como o “ship or pay”. O “ship or pay” é destinado a remunerar custos e despesas relativos à parcela da capacidade Minuta sujeita à aprovação da ANP reservada, atribuindo ao carregador o risco de oferta (para a capacidade de entrada) e de demanda (para a capacidade de saída), na proporção do percentual de “ship or pay” utilizado, minimizando os riscos do TRANSPORTADOR em caso da não utilização do serviço. Esse dispositivo constitui uma obrigação do carregador perante o TRANSPORTADOR, de pagar, o ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA (ECNU), caso não realize, totalmente, a movimentação do gás natural.	<p>Entendemos o conceito do Encargo de Capacidade para remuneração da capacidade reservada do Transportador, garantindo a sua Receita Anual Permitida (RAP), que é regulada e aprovada pela ANP.</p> <p>Dessa forma, como a RAP é anual, entendemos que o Encargo de Capacidade deveria garantir uma remuneração anual ao Transportador.</p> <p>Assim, o Encargo de Capacidade poderia ser apurado de forma compatível com vigência do contrato (no máximo anual), e não diário, conforme está previsto na minuta atual. Apesar disso, de forma a não haver descasamento no fluxo de caixa mensal esperado pela Transportadora, sugerimos que o Encargo de Capacidade não Utilizado (ECNU) seja apurado de forma compatível com a vigência do contrato (diário, mensal, trimestral ou anual), realizando uma conta gráfica, conforme demonstrado na NT02.</p> <p>Ou seja, o uso da capacidade de Transporte acima da QDC em um determinado DIA deveria compensar a utilização da capacidade de Transporte abaixo da QDC em algum</p>

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
					<p>outro dia do mesmo ano. É evidente que a utilização da capacidade de transporte acima da QDC só será possível caso haja capacidade disponível pela Transportadora, portanto, só existirão compensações quando possível e permitido pela própria Transportadora.</p> <p>Esse exemplo de cálculo também foi explicitado na NT02 do CdU que foi endereçada a ATGÁS.</p>
Anexo I-A - Cláusula Segunda	2	1		<p>Inclusão de subitem</p> <p>2.1.X. É possível a contratação de capacidade firme de transporte disponível até 1 DIA ÚTIL antes do início da vigência do CONTRATO, não importando a sua vigência.</p>	<p>Promoção de maior agilidade na contratação do serviço de transporte, reduzindo a distância entre a data de contratação e o efetivo início do serviço de transporte.</p> <p>Recomendamos que seja acrescida a possibilidade de contratar a capacidade firme de transporte disponível até 1 DIA ÚTIL antes do início da vigência do CONTRATO, não importando a sua vigência (anual, trimestral, mensal ou diária). Essa mudança trará maior agilidade nas negociações dos contratos, sobretudo aqueles de curto prazo.</p>
Anexo I-A - Cláusula Terceira	3	1	1	<p>3.1.1. O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO será desenvolvido de acordo com as seguintes etapas: (i) Cadastramento, Habilitação e celebração do CONTRATO MASTER pelo carregador; (ii) Divulgação do CRONOGRAMA e da CAPACIDADE DISPONÍVEL pelo TRANSPORTADOR; (iii) SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE; (iv) Alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE; (v) Divulgação dos resultados (vi)</p>	<p>(ii) - Deveria ser possível contratar a capacidade firme disponível até 1 DIA Útil antes do início da vigência do contrato, seja ele anual, trimestral, mensal ou diário.</p> <p>Promover maior agilidade para contratação do serviço de Transporte e para o efetivo início do serviço de Transporte: Entendemos que deveria ser possível contratar e iniciar o Transporte em até 1 dia útil, de forma a promover um ambiente de maior liquidez de mercado e maior utilização da malha de transporte.</p>

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
				GARANTIA DO CONTRATO do SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO, conforme seja a mesma exigida nos termos do TCG; (vii) Celebração dos CONTRATOS DE TRANSPORTE para a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO	(vii) - Para contratos do tipo diário, deveria ser possível assinar apenas um contrato para um período de vários Dias dentro de um mesmo mês, evitando a realização de todo trâmite e assinatura de documentos para contratos para cada Dia que se deseja realizar a contratação. Tornar o processo mais simples e ágil, sem que seja necessário executar todo o processo de governança do Carregador e do Transportador para cada Dia que se deseja contratar o serviço Diário.
Anexo II - TCG - Cláusula Segunda				TRANSPORTADOR: tem o significado que lhe é atribuído no preâmbulo do CONTRATO MASTER e do CONTRATO DE TRANSPORTE; TRANSPORTADOR RAZOÁVEL E PRUDENTE: TRANSPORTADOR qualificado, experiente, razoável e financeiramente sólido, de acordo com as melhores práticas de implantação, operação e manutenção em ativos similares ao ativo operado, sempre de forma razoável, prudente e antecipada que poderia ser razoavelmente esperada deste operador dentro de circunstâncias e condições similares e de acordo com a legislação aplicável (incluindo a Resolução Conjunta ANP/INMETRO nº1/2013 e o Regulamento Técnico ANP nº2/2011 – Regulamento Técnico de Dutos Terrestres para Movimentação de Petróleo, Derivados e Gás Natural -, anexo à Resolução ANP nº6/2011, conforme alterados de tempos em tempos) e os padrões e práticas adicionais que seriam esperados que um operador razoável e prudente observasse enquanto	Entendemos que a criação de 2 termos para “Transportador” ("Transportador" e "Transportador Razoável e Prudente") não seria o ideal. Sugestão de exclusão da definição transportador razoável e prudente, uma vez que esse termo não existe na Nova Lei do Gás nº14.134/21.

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
				operando, mantendo e gerindo a REDE DE TRANSPORTE, provendo os SERVIÇOS DE TRANSPORTE e além disso desempenhando as obrigações do TRANSPORTADOR nos termos do CONTRATO;	
Anexo II - TCG - Cláusula Segunda				N/A	COMENTÁRIO PONTUAL: O CdU entende que, a despeito de o termo Gestor de Portfólio não ser adotado ao longo do Contrato (apesar de estar inserido nas definições), poderá ser utilizado em momento futuro, razão pela qual poderá ser mantido na minuta.
Anexo II - TCG - Cláusula Segunda	2	1		LEGISLAÇÃO APLICÁVEL: qualquer norma (constitucional ou infraconstitucional), inclusive lei, medida provisória, decreto, resolução, regulamento, portaria, deliberação, instrução normativa ou decisão judicial ou administrativa , em vigor no Brasil, editada ou proferida por qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL;	Propomos a remoção dos trechos hachurados, a fim de manter alinhamento com o conceito advindo do ordenamento jurídico brasileiro, evitando, assim, elementos desencadeadores de insegurança jurídica às partes
Anexo II - TCG - Cláusula Segunda	2	1		MUDANÇA DE LEGISLAÇÃO APLICÁVEL: ocorrência, após a data de assinatura do CONTRATO MASTER, de qualquer (i) publicação de qualquer nova LEGISLAÇÃO APLICÁVEL ou suspensão ou revogação da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL ou (ii) mudança na interpretação ou aplicação de qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL , desde que, em qualquer hipótese, afete comprovadamente o cumprimento das obrigações assumidas pelas PARTES nos termos do CONTRATO MASTER e/ou CONTRATO DE TRANSPORTE;	Propomos a remoção dos trechos hachurados, a fim de manter alinhamento com o conceito advindo do ordenamento jurídico brasileiro, evitando, assim, elementos desencadeadores de insegurança jurídica às partes.

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
Anexo II - TCG - Cláusula Terceira	3	5		3.5 Constituem obrigações do CARREGADOR: (iv) Ser responsável perante o TRANSPORTADOR, pelas perdas e danos, incluindo prejuízo e/ou perda de receita, comprovadamente sofridos e/ou incorridos pelo TRANSPORTADOR, inclusive perante terceiros, que tenha dado causa;	A exposição indenizatória do Carregador deve limitar-se às perdas e danos diretos, excluindo-se perda de receita e demais eventos indenizatórios indiretos como de praxe adotado no mercado. Como comentário para toda minuta, é importante que as cláusulas sejam bilaterais. É clara a falta de bilateralidade em diversas regras do contrato, imputando mais obrigações e concedendo menos direitos ao Carregador em comparação à Transportadora.
Anexo II - TCG - Cláusula Quarta	4	3		4.3. O TRANSPORTADOR assegura ao CARREGADOR que, enquanto tiver o GÁS sob sua custódia empregará as melhores práticas da indústria do petróleo e do gás, internacionalmente aceitas, prestando os serviços previstos no CONTRATO com eficiência, e mantendo os padrões de qualidade, segurança e proteção ambiental	Sugerimos a inclusão de trecho que esclareça que o Transportador não dará uso ao gás para fins distintos dos previstos no Contrato de Transporte, como previa a minuta de 2024.
Anexo II - TCG - Cláusula Sexta	6	1		6.1. Com base no total das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS DE ENTRADA e das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS DE SAÍDA solicitadas por todos os CARREGADORES, o TRANSPORTADOR estimará o GÁS PARA USO NO SISTEMA a ser utilizado na REDE DE TRANSPORTE em determinado DIA OPERACIONAL, Minuta sujeita à aprovação da ANP utilizando MODELO TERMO-HIDRÁULICO.	Entendemos que a aquisição do GUS ou sua solicitação aos carregadores é de responsabilidade exclusiva do transportador e um risco inerente à sua operação. Esse risco não deve ser repassado aos demais carregadores, considerando limites inferiores e superiores.
Anexo II - TCG - Cláusula Sétima	7	2	2	7.2.2 O CARREGADOR deverá exigir do AGENTE A JUSANTE, que disponibilize ao TRANSPORTADOR as informações referentes à QUANTIDADE DIÁRIA	Inclusão do parágrafo único uma vez que é necessária ao recebimento de informações do transportador (volumes medidos) para o cumprimento do artigo.

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
				<p>ALOCADA até às 10:00h (dez horas) do DIA seguinte do respectivo DIA OPERACIONAL.</p> <p>Parágrafo único: O transportador deverá disponibilizar até as 8 (oito horas), do dia seguinte, as informações necessárias para o cumprimento do Caput.</p>	<p>Destacamos a importância da construção do Acordo Operacional para que esse tipo de informação não fosse necessário estar em contrato. Uma vez firmado o Acordo Operacional, julgamos necessário que sejam consideradas as informações do Acordo.</p>
Anexo II - TCG - Cláusula Oitava	8	1	Caput	<p>8.1 Com exceção dos casos previstos nos itens 8.2, 8.3 e 8.4 abaixo, será considerada, nos termos do item 3.5 deste TCG, uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, quando o TRANSPORTADOR em determinado DIA OPERACIONAL: (iv) disponibilizar GÁS DESCONFORME para o CARREGADOR DE SAÍDA em determinado PONTO DE SAÍDA que, comprovadamente, cause danos ou prejuízos a operação.</p>	<p>A configuração da falha de serviço de transporte pela disponibilização de GÁS DESCONFORME prescinde da comprovação de danos/prejuízos. Ela deve ser objetiva e ter caráter disciplinador para evitar que situações muito graves ocorram,</p>
Anexo II - TCG - Cláusula Oitava	8	1	i	<p>8.1 Com exceção dos casos previstos nos itens 8.2, 8.3 e 8.4 abaixo, será considerada, nos termos do item 3.5 deste TCG, uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, quando o TRANSPORTADOR em um determinado DIA OPERACIONAL:</p> <p>(i) não programar a QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA para determinado PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA até o limite da QDC;</p>	<p>O CdU entende que o item (i) deve ser ajustado, considerando que a Falha de Serviço de Transporte será verificada quando o Transportador não programar a Quantidade Diária Nominada sem uma justificativa aceitável e não quando não programar até o limite da QDC, pois nesse caso a referência é a Quantidade Diária Nominada.</p>

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
Anexo II - TCG - Cláusula Oitava	8	2	i	<p>8.2. Em qualquer CONTRATO DE TRANSPORTE, não serão consideradas como FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE as situações previstas no item 8.1 que decorram de:</p> <p>(i) AÇÕES DE BALANCEAMENTO conforme Apêndice II;</p>	<p>Caso o carregador esteja com seu portfólio equilibrado e mesmo assim o transportador não tenha conseguido receber uma determinada quantidade de gás em um dado Ponto de Recebimento desse carregador em função de outros carregadores estarem com seus portfólios muito positivos (e consequentemente o sistema estava muito empacotado), entendemos que, sob o ponto de vista do carregador que não deu causa ao desequilíbrio, houve uma falha no não recebimento de gás no dado PR.</p> <p>Nesta medida, recomendamos a exclusão da alínea (i) do item 8.2.</p>
Anexo II - TCG - Cláusula Oitava	8	2	iv, v, vi, vii	<p>8.2. Em qualquer CONTRATO DE TRANSPORTE, não serão consideradas como FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE as situações previstas no item 8.1 que decorram de:</p> <p>(...)</p> <p>(iv) envio aos carregadores, conforme o caso, de AVISO DE REDUÇÃO DE FLUXO em virtude da ocorrência ou da possibilidade de ocorrência de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE causada por um CARREGADOR DE ENTRADA;</p> <p>(v) entrega de GÁS DESCONFORME que tenha sido aceita, ou não tenha sido expressamente rejeitada, pelo CARREGADOR DE SAÍDA incluindo o GÁS DESCONFORME que tenha sido entregue durante o processo de investigação e apuração das responsabilidades relacionadas ao evento de GÁS</p>	<p>Recomendamos a supressão dos incisos iv, v, vi e vii. Eventos de não entrega de gás em função de gás desconforme injetado pelo agente a montante, falha no suprimento de GUS no âmbito do GSA de GUS deveriam ser tratados como falha do transportador e tais custos devem ser repassados pelo transportador ao GSA do GUS (real causador).</p> <p>Sugerimos a exclusão do item (iv). O mais razoável seria o transportador responder pela falha perante o carregador prejudicado e buscar o respectivo ressarcimento junto ao carregador faltoso</p> <p>Sobre a exclusão da alínea (v), entendemos que a entrega de GÁS DESCONFORME apenas será um expurgo da FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE na hipótese da alínea (iv) do item 8.2 do TCG. Do contrário, o TRANSPORTADOR não pode se valer disso para expurgar a falha.</p>

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
				<p>DESCONFORME, assim como durante o período de conclusão do processo de limpeza e demais atividades não decorrentes relacionadas ao evento de GÁS DESCONFORME; (vi) não disponibilização no PONTO DE ENTRADA, pelo CARREGADOR DE ENTRADA ou pela contraparte do CARREGADOR DE SAÍDA, conforme aplicável, da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA, para o respectivo ponto em determinado DIA OPERACIONAL, quando a pressão do TRANSPORTADOR no PONTO DE ENTRADA esteja dentro dos limites de PRESSÃO DE ENTRADA estabelecidos no ANEXO II, Apêndice III CONTRATO MASTER.</p> <p>(vi) não disponibilização no PONTO DE ENTRADA, pelo CARREGADOR DE ENTRADA ou pela contraparte do CARREGADOR DE SAÍDA, conforme aplicável, da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA, para o respectivo ponto em determinado DIA OPERACIONAL, quando a pressão do TRANSPORTADOR no PONTO DE ENTRADA esteja dentro dos limites de PRESSÃO DE ENTRADA estabelecidos no ANEXO II, Apêndice III CONTRATO MASTER;</p> <p>(vii) falha de fornecimento de gás no âmbito do(s) GSA FLEXIBILIDADE ENTRADA e/ou GSA GUS ou falha de recebimento no âmbito do(s) GSA FLEXIBILIDADE SAÍDA, bem como da rescisão de qualquer desses instrumentos, salvo se por culpa exclusiva do TRANSPORTADOR;</p>	<p>Sobre a exclusão da alínea (vi), entendemos que se trata de risco inerente à atividade do TRANSPORTADOR, que não deve ser repassado aos CARREGADORES.</p>

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
Anexo II - TCG - Cláusula Nona	9	1		<p>9.1. Sem prejuízo do pagamento de quaisquer penalidades por ele devidas nos termos deste TCG, uma PARTE o CARREGADOR deverá defender, indenizar e manter indene a outra PARTE o TRANSPORTADOR de quaisquer prejuízos, danos, penalidades, custos, despesas de qualquer natureza (inclusive despesas legais, contábeis, de consultoria) e/ou perda de receita, sofridos e/ou incorridos pelo TRANSPORTADOR, inclusive perante terceiros e AUTORIDADES GOVERNAMENTAIS, que decorram de (a) ações e omissões da PARTE indenizante o CARREGADOR ou de terceiros agindo em seu nome, (b) do inadimplemento de suas obrigações assumidas no CONTRATO DE TRANSPORTE ou de (c) violação pelo CARREGADOR da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, incluindo, sem qualquer limitação: (i) danos causados às instalações da PARTE indenizada REDE DE TRANSPORTE, bens e pessoas de da PARTE indenizada TRANSPORTADOR; (ii) danos e penalidades que venham a ser devidos pela PARTE indenizada TRANSPORTADOR a qualquer outro carregador prejudicado, seus clientes, clientes de carregador prejudicado ou terceiros; (iii) multas ou penalidades aplicadas pela ANP, ou outras AUTORIDADES GOVERNAMENTAIS; (iv) TRIBUTOS que nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL sejam de responsabilidade da PARTE indenizante o CARREGADOR; (v) custos e danos decorrentes de reclamações formuladas por empregados, colaboradores, subcontratados (e/ou seus respectivos</p>	<p>Novamente, entendemos que não deve haver indenização por perda de receita. A obrigação de indenizar do CARREGADOR é extremamente mais gravosa do que a obrigação do TRANSPORTADOR (item 9.3 do TCG), que somente responde pelos danos diretos que der causa. Além disso, não concordamos com a aplicação desta cláusula apenas para o CARREGADOR. O TRANSPORTADOR deve estar sujeito às mesmas obrigações de indenizar e manter indene, conforme já mencionamos no comentário ao item 3.5 do TCG acima.</p> <p>Para o item (ii) nossa recomendação seria de exclusão, ou de outra forma, seria mantê-la para que a obrigação seja cumprida pelas duas partes - reciprocidade.</p>

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
				empregados e colaboradores) da PARTE indenizante do CARREGADOR; (vi) danos decorrentes da redução ou interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE.	
Anexo II - TCG - Cláusula Nona	9	3		9.3 Salvo para as hipóteses nas quais o CONTRATO DE TRANSPORTE preveja penalidades específicas, o TRANSPORTADOR responderá perante o CARREGADOR pelos danos diretos que lhe causar, por sua culpa exclusiva.	O CdU recomenda tratamento semelhante de responsabilidade para TRANSPORTADOR e CARREGADOR. Ou seja, ou retira-se a indicação aos danos diretos e culpa exclusiva para ambos ou o tratamento referente à responsabilidade do TRANSPORTADOR (imputando-lhe o dever indenizatório apenas pelos danos diretos que ele deu causa), deveria ser replicada também à responsabilidade dos CARREGADORES.
Anexo II - TCG - Cláusula Nona	9	4		9.4 As penalidades previstas neste CONTRATO DE TRANSPORTE como devidas pelo TRANSPORTADOR são todas de natureza compensatória, constituindo, portanto, o único remédio em favor do CARREGADOR na hipótese de ocorrência dos respectivos eventos que legitimam a sua cobrança do TRANSPORTADOR. o TRANSPORTADOR não responderá por qualquer dano ou indenização decorrentes de evento para o qual haja a previsão específica de penalidade nos termos deste CONTRATO DE TRANSPORTE.	Não concordamos com a natureza compensatória apenas para os pleitos indenizatórios do CARREGADOR. Ambas as PARTES deveriam ter a mesma limitação de não poder pleitear perdas e danos adicionais às indenizações previstas no CONTRATO DE TRANSPORTE. A regra deveria ser bilateral.
Anexo II - TCG - Cláusula Nona	9	6		9.6. O valor máximo e agregado que qualquer das PARTES e TRANSPORTADOR deverá pagar ao CARREGADOR por penalidade ou indenização devida ao CARREGADOR nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE corresponde ao valor equivalente à aplicação do percentual de 20% (vinte por cento) sobre	Há limite a ser pago pelo Transportador a título de penalidades (de 20% (vinte por cento) sobre o valor do CONTRATO DE TRANSPORTE relativo ao intervalo de 12 (doze) meses, mas não há limite ao Carregador. Nos parece haver um desequilíbrio.

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
				o valor do CONTRATO DE TRANSPORTE relativo ao intervalo de 12 (doze) meses dentro do qual tenha ocorrido o referido fato gerador da responsabilidade ou do direito à indenização.	Solicitamos que o cap (teto) indenizatório também seja aplicável ao CARREGADOR. Não é razoável que apenas uma das partes esteja subordinada às cláusulas de limitação de responsabilidade.
Anexo II - TCG - Cláusula Décima	10	1	1	<p>10.1.1 Até o sétimo DIA ÚTIL de cada mês calendário, o TRANSPORTADOR enviará para o CARREGADOR, conforme aplicável, os DOCUMENTOS DE COBRANÇA: e os relatórios em formato de planilha eletrônica contendo as informações dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, quando aplicável, relativos (a) até o sétimo DIA ÚTIL de cada mês calendário, relativos aos encargos previstos no ANEXO II, Apêndice IV do CONTRATO DE TRANSPORTE correspondente ao mês calendário antecedente, (b) até o sétimo DIA ÚTIL de cada mês calendário, relativos às penalidades e demais valores que tenham se tornado devidos pelo CARREGADOR no mês calendário antecedente, nos termos deste CONTRATO, e (c) Até o quinto DIA ÚTIL de cada mês calendário, relativo à venda de gás natural efetuada no mês calendário antecedente ao CARREGADOR para fins de BALANCEAMENTO. Os relatórios em formato de planilha eletrônica relativos a (i) informações dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA; (ii) de roteamento; e (iii) controle de variáveis operacionais deverão ser enviados pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR até o terceiro DIA ÚTIL de cada mês calendário subsequente a que se refiram.</p> <p>10.1.1 Até o sétimo DIA ÚTIL de cada mês calendário, o TRANSPORTADOR enviará para o CARREGADOR, conforme aplicável, os DOCUMENTOS DE COBRANÇA: e os relatórios em formato de planilha eletrônica contendo as informações dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, quando aplicável, relativos (a) até o sétimo DIA ÚTIL de cada mês calendário, relativos aos encargos previstos no ANEXO II, Apêndice IV do CONTRATO DE TRANSPORTE correspondente ao mês calendário antecedente, (b) até o sétimo DIA ÚTIL de cada mês calendário, relativos às penalidades e demais valores que tenham se tornado devidos pelo CARREGADOR no mês calendário antecedente, nos termos deste CONTRATO, e (c) Até o quinto DIA ÚTIL de cada mês calendário, relativo à venda de gás natural efetuada no mês calendário antecedente ao CARREGADOR para fins de BALANCEAMENTO. Os relatórios em formato de planilha eletrônica relativos a (i) informações dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA; (ii) de roteamento; e (iii) controle de variáveis operacionais deverão ser enviados pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR até o terceiro DIA ÚTIL de cada mês calendário subsequente a que se refiram.</p>	<p>Segregação de prazos em função da necessidade de se obter determinadas informações antes do prazo de 7 dias, até mesmo devido ao Ajuste SINIEF que obriga o envio de informações até o 5º dia útil.</p> <p>Adicionalmente, o CdU entende que, hoje o processo de cálculo das cobranças de Transporte é muito complexo, com interpretações específicas de cada Transportadora de como cada Encargo e Penalidade deve ser calculado e cobrado do Carregador.</p> <p>O envio do detalhamento do racional e memória de cálculo das cobranças tornaria o processo mais transparente, facilitando a auditoria e compliance para o pagamento das faturas pelos Carregadores.</p> <p>A Transportadora deveria enviar uma planilha detalhando os encargos e penalidades cobrados, incluindo a memória de cálculo rastreável com o racional das cobranças, de forma a tornar o processo de cobrança mais transparente e auditável.</p>

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
Anexo II - TCG - Cláusula Décima	10	1	3	<p>Em observância a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, o TRANSPORTADOR emitirá os DOCUMENTOS DE COBRANÇA contra os estabelecimentos do CARREGADOR (matriz ou filial) indicados na ficha de cadastro do CARREGADOR, conforme aplicável.</p> <p>Parágrafo Único: A Transportadora deverá enviar ao Carregador até o Terceiro Dia Útil, dentro do horário comercial, todas as informações operacionais, tais como medições de Entrada e Saída, roteamento, GUS etc.</p>	<p>As informações são fundamentais para que o Carregador tenha tempo hábil para avaliar e enviar questionamentos ao transportador antes da sua emissão de faturamento do Transporte e também para efetuar eventuais ajustes de estoque virtual de forma retroativa com outros Carregadores antes do fechamento mensal.</p> <p>Adicionalmente, as informações são necessárias para a realização do faturamento de molécula das transações entre os Carregadores, que por determinação do Ajuste SINIEF 03/18 precisa ser realizado até o 5º dia útil.</p>
Anexo II - TCG - Cláusula Décima	10	2	2	<p>10.2.2 Quando a informação necessária para fins de emissão dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA estiver sob o controle do CARREGADOR, o CARREGADOR deverá prestá-las, com a maior brevidade possível, a partir do momento em que estejam disponíveis, mas, em todo caso, sempre até as 10h (dez horas) do terceiro DIA ÚTIL de cada MÊS, relativo ao MÊS anterior. Caso o CARREGADOR não apresente essas informações ao TRANSPORTADOR até as 10h (dez horas) do terceiro DIA ÚTIL do MÊS, o TRANSPORTADOR poderá emitir os DOCUMENTOS DE COBRANÇA com base em informações e estimativas por ele detidas e realizadas (“DOCUMENTO DE COBRANÇA ESTIMADO”).</p> <p>Caso as informações técnicas e operacionais de medição e qualidade do GÁS necessárias para fins de COBRANÇA estiveram sob o controle do TRANSPORTADOR, o CARREGADOR terá até 2 (dois)</p>	<p>Importante estabelecer que caso as informações a serem prestadas pelo Carregador dependam de dados a serem disponibilizados pela Transportadora, somente após a entrega de tais dados o Carregador estará obrigado a fornecer as informações objeto desta cláusula.</p>

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
				DIAS ÚTEIS do recebimento das respectivas informações para cumprir a obrigação indicada no 10.2.2.	
Anexo II - TCG - Cláusula Décima	10	2	3	10.2.3. Se o TRANSPORTADOR identificar, 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, reajustada e corrigida monetariamente, de acordo com o IGPM e, na falta deste, pelo IPCA ou outro índice substitutivo e com os acréscimos moratórios previstos no item 10.7, em observância com o disposto na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.	Ajuste para que exista equilíbrio nas regras aplicáveis ao Transportador e ao Carregador.
Anexo II - TCG - Cláusula Décima	10	5	1	10.5.1 O CARREGADOR efetuará o pagamento integral dos valores indicados no DOCUMENTO DE COBRANÇA, sem qualquer dedução, retenção ou compensação, exceto se expressamente permitido neste CONTRATO, ainda que algum valor seja objeto de disputa, observados os termos da Cláusula Onze.	Entendemos que o tratamento em relação à disputa será tratado na Cláusula 11.
Anexo II - TCG - Cláusula Décima	10	6	2	10.6.2 Sem prejuízo das disposições do item 10.6.1 desta Cláusula do TCG, caso o TRANSPORTADOR incorra em quaisquer danos ou prejuízos em decorrência da mora ou inadimplemento do CARREGADOR no pagamento dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA por ele devidos, tais como multas, penalidades ou custos adicionais, perante outro	Encargos moratórios têm natureza compensatória. O retardamento culposo do pagamento deve ser apenado apenas pelos Encargos Moratórios, sem cobrança de valores adicionais. Recomendamos a exclusão do item.

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
				carregador ou terceiros, os danos e prejuízos que excederem o valor dos juros moratórios e da multa devidos nos termos do item 10.6.2 deverão ser indenizados pelo CARREGADOR.	
Anexo II - TCG - Cláusula Décima	10	7	3	<p>10.7.3 O TRANSPORTADOR observará para fins de faturamento e dos procedimentos de programação logística, critérios de alocação, apuração e correção de saldos de desequilíbrio, durante toda a vigência do CONTRATO DE TRANSPORTE, o Ajuste SINIEF 03/2018 e sua LEGISLAÇÃO APLICÁVEL e/ou qualquer ato normativo que venha a substituí-lo para conceder tratamento diferenciado às obrigações tributárias relacionadas às operações de circulação e prestação de serviço de transporte de gás natural por meio de gasoduto.</p> <p>Parágrafo único: O Transportador deverá enviar ao Carregador as quantidades necessárias para emissão de NF de Remessa e GUS por origem do Carregador.</p>	As informações são geradas e requeridas pelo processo do Transportador, portanto, o próprio transportador deveria informar as quantidades necessárias para emissão pelo Carregador em cada mês.
Anexo II - TCG - Cláusula Onze	11	1		<p>11.1. As PARTES terão o prazo de 15 (quinze) DIAS-após a data do recebimento de qualquer DOCUMENTO DE COBRANÇA, para questionar os valores cobrados pela outra PARTE. Após o decurso do referido prazo, o DOCUMENTO DE COBRANÇA não questionado será considerado aceito, para todos os fins de direito, ressalvadas as hipóteses previstas nos itens 10.2 e 10.3.</p> <p>11.2. Para se opor, no todo ou em parte, ao pagamento de qualquer DOCUMENTO DE COBRANÇA, a PARTE</p>	<p>Necessidade de ajuste de redação para deixar claro a situação de valores incontroversos.</p> <p>Entendemos que o Carregador deveria pagar integralmente apenas os Encargos de Transporte, limitados à 1x a Tarifa unitária anual, além dos demais custos compensatórios do Transporte, de forma a remunerar o Transportador pela sua receita regulada. Os demais valores devem ser pagos em caso de inexistência</p>

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
				<p>reclamante deverá efetuar, até a data do seu vencimento, o pagamento integral do valor incontroverso indicado no DOCUMENTO DE COBRANÇA questionado e notificar a PARTE reclamada a respeito de sua impugnação, informando, em detalhes, a quantia controversa, as razões de seu desacordo, além de outros elementos que julgue importantes para elucidar a CONTROVÉRSIA.</p> <p>XX. Para efeitos de oposição de pagamento, em todo ou em parte, de qualquer DOCUMENTO DE COBRANÇA, caso o valor incontroverso reivindicado pela PARTE reclamante seja menor do que a soma da tarifa unitária anual e dos custos compensatórios do TRANSPORTE, a PARTE reclamante deverá depositar o valor da soma da tarifa e dos custos, de modo a garantir a remuneração do TRANSPORTADOR.</p> <p>XX. As penalidades, valores de encargos de transporte que excedam o valor unitário da taifa anual, além de outros custos não compensatórios, somente serão quitados após a decisão final sobre a controvérsia.</p> <p>11.3. As PARTES terão até 30 (trinta) DIAS reclamada deverá, no prazo de 15 (quinze) DIAS após o recebimento da NOTIFICAÇÃO de impugnação, para efetuar esclarecimentos mútuos em relação ao valor controverso. Caso um novo prazo não seja estabelecido em comum acordo entre as PARTES, a PARTE reclamada deverá decidir, de forma expressa e justificada, sobre o pagamento dos valores</p>	<p>de controvérsia entre as Partes ou decisão final sobre o assunto.</p>

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
				<p>controversos e enviar NOTIFICAÇÃO à PARTE reclamante informando seu entendimento sobre o questionamento apresentado e, se for o caso, solicitar o pagamento restituir da parcela que reconhecer ter sido indevidamente cobrada. Caso a PARTE reclamante aceite, deverá pagar o valor reconhecido como devido, acrescido de correção monetária e juros moratórios, conforme estabelecidos no item 10.6, desde a data do pagamento do DOCUMENTO DE COBRANÇA até a data de sua restituição em favor da PARTE reclamante.</p> <p>11.4. Se a PARTE reclamante não concordar com o entendimento da PARTE reclamada, deverá adotar os procedimentos previstos na Cláusula Quatorze deste TCG para solução de CONTROVÉRSIAS.</p> <p>11.5. Se, por decisão do TRIBUNAL ARBITRAL ou do PERITO, a PARTE reclamante made for ordenada a pagar restituir, no todo ou em parte, a quantia controversa, deverá restitui-la à outra PARTE com a correção monetária e os acréscimos moratórios previstos no item 10.6 deste TCG, incidentes desde o recebimento da quantia controversa, conforme o caso, e a data da respectiva restituição ou pagamento.</p>	
Anexo II - TCG - Cláusula Doze	12	1	1	<p>12.1.1 São eventos de FORÇA MAIOR, nos termos e para fins do artigo 393 do Código Civil, os fatos ou atos que reúnam cumulativamente os seguintes pressupostos: (v) cuja ocorrência cause atraso ou impossibilidade de cumprimento, pela PARTE AFETADA, de suas obrigações previstas no CONTRATO</p>	O CdU entende não haver justificativas para a exceção de pagamentos em dinheiro, portanto recomendamos a supressão da redação da parte final da Cláusula.

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
				DE TRANSPORTE, exceto as obrigações de pagamento em dinheiro.	
Anexo II - TCG - Cláusula Doze	12	7	1	12.7.1. Nenhum evento de FORÇA MAIOR: (a) suspenderá ou exonerará a obrigação do pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA ou de qualquer outro DOCUMENTO DE COBRANÇA nos prazos, volumes e valores previstos no CONTRATO, não implicando em reduções de receita ou de ressarcimento de indenizações, custos adicionais ou penalidades devidas ao TRANSPORTADOR durante a sua ocorrência, observado o disposto nos itens 12.8 e 12.9 abaixo;	<p>A regra adotada pelo CONTRATO DE TRANSPORTE no sentido de que eventos de caso fortuito não suspendem o pagamento de importâncias em dinheiro, independentemente da data de constituição ou vencimento dela (cf. item 12.6.1, "b") é extremamente danosa ao Carregador. O mesmo vale para o item 12.7.1 em tela, que prevê a não suspensão dos encargos de serviço de transporte e de capacidade não utilizada diante de caso fortuito. Caso ocorra um evento de caso fortuito, o Carregador pode se ver acometido por expressivas restrições de caixa, bastando imaginar um cenário em que o carregador de saída seja uma CDL e o evento de caso fortuito tenha tolhido a capacidade física de seus usuários finais retirarem gás (e.g., por conta de uma enchente). Nesse caso, entendemos que as obrigações de pagamento devem ser suspensas, e não mantidas em vigor com a possibilidade de compensação posterior dos créditos (cf. proposto pelo item 12.9.1).</p> <p>Assim, o contrato deve resguardar os carregadores em situações de força maior, dado que são eventos imprevisíveis e inevitáveis que impossibilitam qualquer gerência e atuação das partes para mitigá-los. Trata-se, portanto, de um pleito que tem como embasamento a necessidade de isonomia no tratamento a carregadores e transportadores, sobretudo considerando que ambos estão sujeitos a eventos de força maior.</p>

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
					A importância da isonomia no tratamento entre transportadores e carregadores com relação à cláusula de força maior também é abordada no item 7 da Nota Técnica 02 “ANÁLISE DAS CONDIÇÕES DE EQUILÍBRIO ENTRE AS OBRIGAÇÕES IMPOSTAS AOS CARREGADORES NOS CONTRATOS DE TRANSPORTE”.
Anexo II - TCG - Cláusula Doze	12	9	1	12.9.1 Sem prejuízo do disposto no item 12.7.1 desta Cláusula do TCG, caso o evento de FORÇA MAIOR afetar o CARREGADOR na sua capacidade de disponibilizar GÁS ou GÁS PARA USO DO SISTEMA no PONTO DE ENTRADA, ou de retirar GÁS no PONTO DE SAÍDA, conforme o caso, a parcela do somatório ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA relativa à QUANTIDADE DE GÁS correspondente à CAPACIDADE DE TRANSPORTE afetada pela FORÇA MAIOR permanecerá devida pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR, e constituirá um crédito em favor do CARREGADOR, que será deduzido de futuros ENCARGOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGOS DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA, no limite do percentual de 10% (dez por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA de cada MÊS, até que seja compensado o total do referido crédito ou até o término da vigência do CONTRATO, o que ocorrer primeiro.	<p>Vide aos comentários da linha acima (12.7.1). Além disso, o item oferece a solução de compensação dos créditos apenas para o pagamento de 10% dos encargos de serviço de transporte e de capacidade não utilizada, o que é um valor bastante baixo considerando os montantes que podem ter sido pagos quando do evento de força maior pelo Carregador.</p> <p>Na Nota Técnica 02 apresentada pelo Conselho de Usuários a ATGás, identificamos que há um espaço para construção entre as partes com o objetivo de que o carregador possa remunerar o serviço de transporte, mesmo sem ele ter ocorrido a fim de proporcionar receitas aos transportadores visando a continuidade de sua operação.</p> <p>Em contrapartida, os valores contribuídos pelos carregadores deverão fazer parte de um saldo que deve ser compensado com movimentações futuras. A proposta do Conselho de Usuários é de que, caso haja espaço nos dutos de transporte, não existam restrições de movimentações por parte das transportadoras, sendo que, no mínimo, deverá ser movimentado 10% conforme cláusula do contrato.</p>

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
Anexo II - TCG - Cláusula Treze	13	1	1	(iii) Descumprimento pelo CARREGADOR de qualquer outra obrigação relevante do CONTRATO DE TRANSPORTE, por prazo superior a 30 (trinta) DIAS;	Essa hipótese de rescisão está imputada apenas ao Carregador, quando tal regra deveria ser bilateral. Nesta medida, o CdU recomenda a exclusão da alínea (iii).
Anexo II - TCG - Cláusula Quinze	15	2		15.2. A GARANTIA DO CONTRATO deverá ser prestada pelo CARREGADOR e estar disponível ao TRANSPORTADOR nas seguintes datas: (I) Para os CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO DE CURTO PRAZO, a GARANTIA DO CONTRATO deverá ser prestada até a data-limite estabelecida no CRONOGRAMA. (II) Para os CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO ANUAL, (a) se o CONTRATO tiver DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE fixada em 01 de janeiro do ANO imediatamente seguinte ao ANO em que ocorreu o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, a GARANTIA DO CONTRATO deverá ser prestada até a data-limite estabelecida no CRONOGRAMA; (b) se o CONTRATO tiver DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE fixada em data posterior àquela indicada no item 'a', a GARANTIA DO CONTRATO deverá estar disponível para o TRANSPORTADOR com antecedência mínima de 90 (noventa) dias da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE	<p>A maioria das instituições financeiras requerem o contrato assinado para poder emitir a garantia.</p> <p>Como apresentado no item 1 da Nota Técnica 02 “Análise das condições de equilíbrio entre as obrigações impostas aos carregadores nos contratos de transporte” produzida pelo Conselho de Usuários, a exigência de garantias desproporcionais pode gerar perdas de oportunidades de mercado sendo recomendada maior flexibilidade, sobretudo nas garantias para produtos de curto prazo.</p> <p>Ademais, deveria ser possível a apresentação da Garantia até 1 dia útil que anteceder o início da vigência do contrato, sendo uma condição precedente do início da prestação do serviço de Transporte.</p>

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
Anexo II - TCG - Cláusula Quinze	15	2		15.2.1 Para todos os CONTRATOS DE TRANSPORTE, a GARANTIA DO CONTRATO deverá ser mantida em vigor e válida até a data do término (a) do CONTRATO DE TRANSPORTE acrescida de 60 DIAS ou (b) de eventual disputa entre as PARTES, o que ocorrer por último, observado o disposto no item 15.3 abaixo.	Manter a vigência da garantia 60 dias após o término do contrato parece-nos excessivo, uma vez que a data de vencimento das obrigações em aberto entre as PARTES poderia chegar no máximo ao mês seguinte ao término do CONTRATO.
Anexo II - TCG - Cláusula Quinze	15	5		15.5. Para contratos de duração superior a um mês, caso o valor do contrato ultrapasse 10% do valor anterior , a GARANTIA DO CONTRATO deverá ser ajustada dentro de 15 (quinze) DIAS a partir da solicitação por escrito do TRANSPORTADOR, de forma que o VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO seja aumentado na mesma proporção dos volumes médios efetivamente movimentados que superem a QDC, calculados em base rolante nos últimos 30 dias a partir da notificação do TRANSPORTADOR para o CARREGADOR. No caso de não reestabelecimento ou constituição da GARANTIA DO CONTRATO pelo CARREGADOR nos termos aqui estabelecidos, aplicar-se-á o disposto no item 15.9, sem prejuízo do direito de rescisão do CONTRATO DE TRANSPORTE por parte do TRANSPORTADOR.	Conforme estabelecido atualmente no Contrato Master, caso o valor das Tarifas de Transporte, consideradas no cálculo do Valor da Garantia sejam corrigidas monetariamente, o Transportador pode solicitar uma atualização da Garantia do Contrato, precisando o Carregador emitir uma nova Garantia. O processo de emissão de uma nova garantia é custoso, além de exigir um novo esforço corporativo e de governança do Carregador. Portanto, só deveria ser permitida uma solicitação de nova Garantia caso o novo valor ultrapasse 10% de diferença em relação ao valor anterior.
Anexo II - TCG - Cláusula Quinze	15	11		15.11. O TRANSPORTADOR devolverá a GARANTIA DO CONTRATO ao CARREGADOR, após a dedução de todos os valores devidos pelo CARREGADOR, no prazo de 7 (sete) DIAS ÚTEIS após a data (a) de cumprimento de todas as obrigações do CARREGADOR no CONTRATO	O CdU entende que existem modelos que precisamos seguir junto a instituições financeiras e, portanto, é necessário que os transportadores adotem o modelo exigido para que haja o correto e tempestivo tratamento

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
				<p>DE TRANSPORTE ou (b) do término de eventual disputa existente entre as PARTES, o que ocorrer por último. O saldo da caução não será remunerado pelo TRANSPORTADOR.</p> <p>Parágrafo único: No caso de aporte de Garantia Financeira emitida por instituição bancária, o Transportador deve se comprometer em emitir uma carta de exoneração no modelo exigido pela instituição emissora no prazo de sete Dias Úteis após a quitação de todos os valores devidos no contrato.</p>	em relação à garantia. Isto é importante, uma vez que a Garantia representa um custo ao Carregador.
Anexo II - TCG - Cláusula Dezesseis	16	6		<p>16.6 Sem prejuízo do estabelecido nesta Cláusula, o TRANSPORTADOR poderá ceder, caucionar ou gravar, aos seus agentes financeiros, ou a qualquer pessoa designada por esses agentes financeiros, como meio de garantia ou cobrança, seus direitos ou créditos relacionados ao CONTRATO, não sendo necessário, para tanto, é necessário o consentimento do CARREGADOR, o qual poderá se obrigar a reconhecer por escrito quaisquer dessas cessões para tais pessoas indicadas mediante requerimento do TRANSPORTADOR. O CARREGADOR, neste ato, renuncia a qualquer direito que possa ter com relação à aprovação ou consentimento a qualquer financiamento ou documentação de garantia celebrado pelo TRANSPORTADOR em relação a tal agente financeiro.</p>	Entendemos que o Transportador deverá submeter à concordância do carregador todas as seções apresentadas na cláusula, de modo a assegurar o contrato assinado.

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
Anexo II - TCG - Cláusula Dezoito	18	1		18.1 O CARREGADOR reconhece e aceita que todo e qualquer PONTO DE ENTRADA, PONTO DE SAÍDA ou ZONA DE SAÍDA integrante da REDE DE TRANSPORTE é de propriedade do TRANSPORTADOR e que este poderá, a qualquer tempo, utilizá-los de forma compartilhada para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE a outro(s) carregador(es);	<p>Como as instalações de Transporte são utilizadas de forma compartilhada, entendemos que os encargos e penalidades deveriam ser calculados de forma compartilhada conforme o uso do Sistema. Ou seja, se um Carregador A não utilizar a sua capacidade reservada e outro Carregador B utilizar uma quantidade maior do que a reservada no mesmo Ponto de Entrada, o Carregador A deveria ter um desconto no seu Encargo de Capacidade Não Utilizada equivalente à capacidade utilizada pelo Carregador B. Da mesma forma, no cálculo da penalidade de variação, caso um Carregador A tenha uma variação positiva em um determinado Ponto de Entrada, e o Carregador B tenha uma variação negativa, os efeitos deveriam ser compensados no cálculo da penalidade de variação. Adicionalmente, também para o caso da penalidade de desequilíbrio. Caso um Carregador tenha um desequilíbrio positivo e o sistema do Transportador tenha um desequilíbrio negativo, o Carregador e demais carregadores que estejam contribuindo no sentido contrário do desequilíbrio total da malha de transporte não deveriam ser penalizados.</p> <p>O Transportador deve ser remunerado pela sua receita regulada, devendo repassar os ganhos do uso compartilhado do sistema de Transporte com os Carregadores que estejam contribuindo para a eficiência do uso do Sistema.</p>

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
					Desde modo, o CdU recomenda que o dispositivo precisaria ser adequado para refletir os pontos detalhados acima.
Anexo II - TCG - Cláusula Dezoito	18	2		<p>18.2 O CARREGADOR neste ato reconhece que este CONTRATO faz parte da REDE DE TRANSPORTE, sendo conexo e podendo afetar outros contratos envolvendo a prestação de SERVIÇOS DE TRANSPORTE na REDE DE TRANSPORTE, razão pela qual as falhas do CARREGADOR no cumprimento de suas obrigações poderão afetar o cumprimento de obrigações do TRANSPORTADOR na prestação de serviços de transporte para outros CARREGADORES. Dessa maneira, o CARREGADOR declara conhecer tal conexão, para todos os fins de direito e, por este instrumento, adere expressamente às normas inerentes à utilização da REDE DE TRANSPORTE, dentre as quais se inclui a possibilidade de efetuar, a pedido do TRANSPORTADOR, pagamentos diretos a quaisquer outros carregadores da REDE DE TRANSPORTE que sejam decorrentes de penalidades sofridas, custos suportados ou danos incorridos pelo TRANSPORTADOR em outros contratos de transporte, os quais não seriam devidos não fosse a ocorrência de falhas do CARREGADOR no cumprimento de suas obrigações nos termos deste CONTRATO.</p>	Solicitamos a exclusão desse trecho do item 18.2, pois imputa um risco excessivo ao carregador.

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
Anexo II - TCG - Cláusula Dezenove	19	2		19.2 Acordam as PARTES que os ajustes para refletir as novas condições do CÓDIGO DE REDE, conforme item 19.1 acima, serão integralmente aplicados as PARTES não serão efetuados se implicarem em riscos operacionais adicionais e/ou custos adicionais e/ou perda de receita para o TRANSPORTADOR, salvo se, na hipótese de custos adicionais, sejam os mesmos refletidos nas TARIFAS e ENCARGOS, de forma isonômica, conforme definido pela ANP nos termos da regulamentação aplicável.	O CdU recomenda que os contratos deverão ser ajustados para refletir os dispositivos contidos nos códigos de rede que serão discutidos e aprovados, previamente, entre transportadores, carregadores e ANP. Qualquer perda que envolvam as partes, deverão ser discutidas no processo de criação/elaboração dos códigos de rede.
Anexo II - TCG - Cláusula Vinte	20	2		20.2. Havendo determinação de alteração da ANP, devidamente fundamentada, e/ou MUDANÇA DE LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, que afetem o presente CONTRATO MASTER e/ou os CONTRATOS DE TRANSPORTE celebrados em seu âmbito e que devam ser refletidas nos termos e condições deste CONTRATO MASTER ao longo de sua vigência ou nos termos e condições de qualquer CONTRATO de TRANSPORTE celebrado no âmbito deste CONTRATO MASTER, as PARTES se comprometem, a realizar os ajustes necessários no CONTRATO MASTER e/ou nos CONTRATOS DE TRANSPORTE, conforme o caso, para refletir a referida determinação da ANP e/ou a MUDANÇA DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL ("MODIFICAÇÃO DETERMINADA"), ressalvando-se que qualquer MODIFICAÇÃO DETERMINADA não ser implementada se implicar, justificadamente, riscos operacionais e/ou custos adicionais e/ou perda de receita para o	O trecho excluído da cláusula abre margem para que a TRANSPORTADORA descumpra a legislação e a regulação aplicáveis ao CONTRATO DE TRANSPORTE e, caso elas sofram alterações que gerem prejuízos operacionais ou financeiros para a TRANSPORTADORA. Ora, a mudança de lei/regulação é um fortuito interno, verdadeiro risco do negócio de transporte de gás natural (assim como do carregamento), de modo que não é razoável que a TRANSPORTADORA se blinde dela. Esse entendimento está alinhado com o próprio art. 9º da Lei nº 14.134/2021, segundo o qual a receita máxima da TRANSPORTADORA não será garantida pela União.

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
				TRANSPORTADOR. A ANP concederá prazo razoável para que as PARTES possam avaliar as implicações da MODIFICAÇÃO DETERMINADA antes de efetivá-la na forma do item 9.4.2 do CONTRATO MASTER.	
Anexo II - TCG - Cláusula Vinte e Um	21	2	1	Exclusão do item abaixo: 21.2.1 O carregador de entrada que disponibilizou GÁS DESCONFORME e/ou GÁS que venha a se tornar GÁS DESCONFORME após sua entrada na REDE DE TRANSPORTE por ação ou omissão não imputável exclusivamente ao TRANSPORTADOR será responsável perante o TRANSPORTADOR, demais carregadores e terceiros, por quaisquer danos, custos ou penalidades por eles sofridos, em decorrência do GÁS DESCONFORME e/ou da redução ou a interrupção da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE.	O CdU entende não haver possibilidade de o GÁS se tornar desconforme após o seu ingresso na REDE DE TRANSPORTE sem culpa do TRANSPORTADOR. Portanto, recomendamos a revisão do item.
Anexo II - TCG - Cláusula Vinte e Um	21	4	2	21.4.2. A existência de culpa exclusiva do TRANSPORTADOR pela ocorrência do GÁS DESCONFORME somente será reconhecida caso as seguintes condições tenham sido comprovadas, no que couber: e cumulativamente atendidas (i) Todos os carregadores de entrada no PONTO DE ENTRADA no qual tenha sido identificado o ingresso de GÁS DESCONFORME tenham apresentado tempestivamente os certificados de qualidade e histórico de medições disponíveis, comprovando que não houve o ingresso de GÁS DESCONFORME no PONTO DE ENTRADA; (ii)	O CdU recomenda o ajuste na cláusula de modo a afastar a necessidade de forma cumulativa de cumprimento dos requisitos elencados, uma vez que não necessariamente serão aplicados a qualquer situação.

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
				<p>No caso de GÁS DESCONFORME por presença de contaminantes oleosos, o(s) CARREGADOR(ES) DE ENTRADA deverão: (a) informar o tipo de sistema de compressão existente a montante do PONTO DE ENTRADA e (b) comprovar que não houve injeção de resíduos oleosos no PONTO DE ENTRADA, apresentando os seguintes documentos: (A) especificação do sistema de filtragem de óleo existente no sistema de compressão, (B) relatórios de inspeção dos filtros, (C) balanço de óleo dos últimos doze meses do sistema de compressão, (E) registro de drenagem de óleo dos filtros do PONTO DE ENTRADA, e, caso solicitado pelo TRANSPORTADOR ao longo do processo investigativo, (F) as fichas técnicas dos óleos lubrificantes utilizados durante o período de vigência do contrato, e (G) uma amostra do óleo utilizado;</p> <p>(iii) A ocorrência do GÁS DESCONFORME: (a) não decorra do acúmulo de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE por conta de prévio recebimento de GÁS DESCONFORME pelo TRANSPORTADOR no PONTO DE ENTRADA, provocado por um ou mais carregadores, ou (b) decorra de GÁS que tenha se tornado GÁS DESCONFORME por ação ou omissão não imputável ao TRANSPORTADOR.</p>	
Anexo II - Apêndice I -	4	2		<p>4.2 Manutenções Programadas 4.2.1 O TRANSPORTADOR terá o direito de interromper ou reduzir a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE para efetuar MANUTENÇÕES PROGRAMADAS, sem incorrer</p>	A recomendação do CdU é estabelecer limites para as manutenções programadas de forma a serem alinhadas aos compromissos dos carregadores.

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
Cláusula Quarta				<p>em qualquer redução de receita, custo adicional ou penalidade em decorrência de tal interrupção ou redução. 4.2.2 O TRANSPORTADOR disponibilizará aos carregadores, no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR, o planejamento indicativo semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA em sua REDE DE TRANSPORTE, contemplando as previsões de MANUTENÇÕES PROGRAMADAS de cada MÊS, que possam afetar a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE bem como as seguintes informações, na medida em que disponíveis e sempre que possível: a natureza das atividades a serem executadas, dias e locais</p> <p>onde serão executadas e a estimativa de extensão da redução da CAPACIDADE DE TRANSPORTE. 4.2.2.1 O CARREGADOR deve disponibilizar o planejamento indicativo semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA de suas respectivas instalações, contemplando as previsões de MANUTENÇÕES PROGRAMADAS de cada mês, que possam afetar a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE bem como as seguintes informações, na medida em que disponíveis e sempre que possível: a natureza das atividades a serem executadas, dias e locais onde serão executadas e a estimativa de extensão da redução de uso da capacidade de transporte 4.2.2.1.1 Na ausência de disponibilização, pelo CARREGADOR, do planejamento mencionado no item 4.2.2.1 acima, toda e qualquer manutenção por ele realizada observará o disposto nos itens 4.3 e 4.4 a</p>	<p>Ressaltamos que, no caso de manutenção não programada, serão aplicadas penalidades de falha de prestação de serviço de transporte, exceto caso fortuito ou força maior.</p>

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
				<p>seguir, conforme o caso. 4.2.2.2 Sem prejuízo do disposto no item 4.2.1, o TRANSPORTADOR ou o CARREGADOR enviará à outra PARTE a NOTIFICAÇÃO, com antecedência mínima de 60 (sessenta) DIAS de cada MANUTENÇÃO PROGRAMADA, informando os impactos das MANUTENÇÕES PROGRAMADAS em relação a eventual interrupção ou redução do SERVIÇO DE TRANSPORTE em relação à CAPACIDADE CONTRATADA do CARREGADOR. 4.2.2.3 Na medida em que uma MANUTENÇÃO PROGRAMADA possa causar uma interrupção ou redução do SERVIÇO DE TRANSPORTE em data coincidente com o período de pico de demanda do CARREGADOR, o TRANSPORTADOR envidará esforços razoáveis para reprogramar a data da MANUTENÇÃO PROGRAMADA de forma a reduzir o seu impacto para o CARREGADOR. 4.2.3 O CARREGADOR deverá considerar, em suas NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE, o planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA. 4.2.4 Qualquer alteração no planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA de quaisquer das PARTES deverá ser comunicada à outra PARTE mediante NOTIFICAÇÃO com, no mínimo, 10 (dez) DIAS de antecedência, salvo se a alteração tiver por objeto a inclusão de nova MANUTENÇÃO PROGRAMADA, a qual deverá ser comunicada à outra PARTES mediante NOTIFICAÇÃO com, no mínimo, 60 (sessenta) DIAS de antecedência. A NOTIFICAÇÃO de que trata a presente Cláusula deverá detalhar o período em que se dará a</p>	

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
				<p>manutenção e a CAPACIDADE CONTRATADA que será afetada por tal MANUTENÇÃO PROGRAMADA. 4.2.4.1 Sempre que um evento de FORÇA MAIOR ou de qualquer outra natureza que não decorra de ação ou omissão diretamente imputável ao TRANSPORTADOR gere condições operacionais não previstas inicialmente no planejamento das MANUTENÇÕES PROGRAMADAS e implique na necessidade de serviços de inspeção, manutenção, reparo, redução de capacidade de instalações ou substituição, cujos efeitos se estendam no tempo, o TRANSPORTADOR comunicará a alteração no planejamento indicativo semestral das MANUTENÇÕES PROGRAMADAS, para inclusão dos desdobramentos e das medidas necessárias decorrentes de tal evento. Para todos os fins do CONTRATO, os novos serviços incluídos pelo TRANSPORTADOR nos termos deste item 4.2.4.1 serão considerados como MANUTENÇÕES PROGRAMADAS.</p> <p>4.2.5 O CARREGADOR poderá solicitar, com no mínimo 15 (quinze) DIAS de antecedência do início de qualquer MANUTENÇÃO PROGRAMADA, o adiamento da atividade de MANUTENÇÃO PROGRAMADA, devendo o CARREGADOR arcar com os custos de desmobilização e com todos os demais custos e despesas incorridos pelo TRANSPORTADOR em decorrência dessa postergação.</p> <p>4.2.6 O TRANSPORTADOR poderá recusar o adiamento da atividade de MANUTENÇÃO PROGRAMADA, conforme solicitado pelo CARREGADOR no item 4.2.5, sendo que o TRANSPORTADOR não deverá rejeitar de</p>	

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
				<p>forma imotivada a solicitação de tal postergação. 4.2.7 Caso o TRANSPORTADOR não apresente NOTIFICAÇÃO alterando datas, procedimentos ou quaisquer outros temas previamente informados com relação à MANUTENÇÃO PROGRAMADA, valerá o disposto no planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA. 4.2.8 No caso de uma MANUTENÇÃO PROGRAMADA, o CARREGADOR permanecerá obrigado a pagar o ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA atribuível ao DIA OPERACIONAL em questão. 4.3 MANUTENÇÕES NÃO-PROGRAMADAS 4.3.1. Serão considerados como MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA: (i) os serviços de manutenção, reparo, redução de capacidade de instalações ou substituição, executados em caráter não planejado e tempestivo em decorrência de condição operacional não-prevista que afete a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE ou coloque em risco, ameace a segurança ou a integridade da REDE DE TRANSPORTE e não se enquadre em nenhuma das hipóteses previstas no item 8.2 ou de FORÇA MAIOR; e (ii) os serviços de manutenção não previstos no planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA ou inicialmente previstos, mas cuja alteração de sua data de execução não tenha sido notificada com a observância do prazo de 10 (dez) DIAS previsto no item 4.2.4, desde que presentes os demais requisitos do item 4.3.1 “i” acima. 4.3.2 O TRANSPORTADOR notificará o CARREGADOR a respeito</p>	

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
				das MANUTENÇÕES NÃO-PROGRAMADAS, com a maior antecedência possível, informando-lhe a respeito do impacto operacional, do local e prazo de sua realização, bem como dos impactos esperados e do prazo necessário à regularização do SERVIÇO DE TRANSPORTE. 4.3.3 O TRANSPORTADOR poderá reduzir ou interromper o SERVIÇO DE TRANSPORTE antes do início da MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA, caso seja identificada condição que coloque em risco a integridade ou a segurança da REDE DE TRANSPORTE, sem que a referida redução ou interrupção caracterize FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE. 4.3.4 A obrigação do CARREGADOR de pagar o ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA será reduzida de forma proporcional à QUANTIDADE DE GÁS NOMINADA, dentro do limite da QDC, que deixar de ser disponibilizada pelo TRANSPORTADOR em cada DIA OPERACIONAL no qual esteja ocorrendo uma MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA.	
Anexo II - Apêndice I - Cláusula Quarta	4	2	1	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 redução de receita, custo adicional ou penalidade em decorrência de tal interrupção ou redução.	Atualmente, o contrato prevê apenas a isenção de cobranças e penalidades para o Transportador, entendemos que a condição deva ser bilateral. O Carregador deveria ficar isento de penalidades e cobranças de transporte no caso de manutenções do Transportador durante todo o período de efeitos da manutenção realizada pelo Transportador (muitas vezes o efeito da manutenção é sentido por um período maior do

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
					que o da manutenção em si), incluindo, por exemplo, ECNU.
Anexo II - Apêndice II - Cláusula Primeira	1	1	4	1.1.4. O limite de tolerância do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO (SDP) do CARREGADOR é calculado em base diária de acordo com a seguinte fórmula: $LTP = + \text{ ou } - 5,0\%$ (somatório QDCE + somatório QDCS)	Entendemos que o limite de tolerância do Saldo de Desequilíbrio do Portfólio deveria ser maior do que 5%.
Anexo II - Apêndice II - Cláusula Primeira	1	1	6	1.1.6. Não obstante o estabelecido acima, o CARREGADOR não poderá encerrar um MÊS com SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR negativo em um determinado PONTO DE ENTRADA. Caso seja apurado que o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR é negativo após o último PERÍODO DE BALANCEAMENTO de um determinado MÊS, o saldo deverá ser zerado (i) pelo CARREGADOR, por meio da transação prevista no item 1.2.1, informada por meio de NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO ou (ii) pelo TRANSPORTADOR, mediante o exercício da opção de venda de gás de que trata o item 1.4.3.	COMENTÁRIO PONTUAL: O CdU entende que o Contrato de Transporte deverá estar adequado às legislações/regras fiscais. Nesta medida, recomendamos que seja suprimida qualquer menção às legislações específicas, como é o caso do Ajuste SINIEF 3/18.
Anexo II - Apêndice II - Cláusula Primeira	1	5	1	Visando a auxiliá-lo no cumprimento de sua obrigação de manutenção do BALANCEAMENTO, o TRANSPORTADOR disponibilizará ao CARREGADOR, em tempo real diariamente, até as 12:00h do início de cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO, as seguintes ferramentas e informações operacionais, que lhe	As informações do Balanceamento do Transportador, pressão dos gasodutos e vazão de todos os Pontos de Entrada e Saída deveriam ser disponibilizadas em tempo real para todos os Carregadores, de forma a dar transparência da situação do sistema de transporte.

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
				<p>permitirão acompanhar o BALANCEAMENTO do sistema e o desempenho de seu PORTFÓLIO na ZONA DE BALANCEAMENTO:</p> <p>(i) o Gráfico de Balanceamento;</p> <p>(ii) a Curva de Saldo de DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA (SDS);</p> <p>(iii) a Curva de Saldo de DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR (SDP)</p>	Assim, permitindo uma melhor ação e tomadas de decisão pelos Carregadores.
Anexo II - Apêndice II - Cláusula Primeira	1	5	1	<p>1.5.1.1.2 - Neste gráfico serão indicados os seguintes níveis de desequilíbrio, com a representação dos diferentes graus de criticidade de desequilíbrio da REDE DE TRANSPORTE para o PERÍODO DE BALANCEAMENTO:</p> <p>(i) Nível de DESEQUILÍBRIO MARGINAL: zona de criticidade muito baixa.</p> <p>(ii) Nível de DESEQUILÍBRIO BAIXO: zona de criticidade baixa.</p> <p>(iii) Nível de DESEQUILÍBRIO ALTO: zona de criticidade média.</p> <p>(iv) Nível de DESEQUILÍBRIO SEVERO: zona de criticidade alta.</p>	<p>É importante que os Carregadores possam utilizar as flexibilidades e ociosidades da malha de transporte, principalmente, nesse momento de abertura do mercado de gás natural.</p> <p>O transportador precisa dar transparência na definição dos Níveis de Desequilíbrio das Zonas de Balanceamento (Severo, Alto, Baixo).</p>
Anexo II - Apêndice II -	2	4	3	<p>Alteração intradiária da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE: até as 16h30 do DIA OPERACIONAL (“D”), caso tenha recebido uma solicitação de alteração intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE segundo o</p>	Entendemos que a Transportadora não deveria realizar cortes na nominação/programação diária realizada pelo carregador corrigindo o dia inteiro.

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
Cláusula Segunda				<p>disposto no item 2.1.2, o TRANSPORTADOR enviará ao CARREGADOR a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária contendo modificações das QUANTIDADES DE GÁS para injeção e retirada em cada PONTO DE ENTRADA e PONTO DE SAÍDA de uma ZONA DE SAÍDA contratada, para o próprio DIA OPERACIONAL (“D”) em questão, com entrada em vigor a partir das 17hs de tal DIA OPERACIONAL (“D”), ficando expressamente autorizada a alteração de PROGRAMAÇÃO para qualquer carregador em função de alteração intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE, observados os critérios do item 2.5.1 abaixo.</p> <p>Parágrafo único: O TRANSPORTADOR não poderá alterar a programação enviada pelo CARREGADOR, salvo se por sua solicitação expressa.</p>	
Anexo II - Apêndice II - Cláusula Terceira	3	2	3	<p>A critério do TRANSPORTADOR, em situação na qual a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA seja violada, o CARREGADOR estará sujeito às AÇÕES DE BALANCEAMENTO do TRANSPORTADOR, incluindo a possibilidade de interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME e/ou pagamento de penalidades.</p>	<p>Foi incluída a possibilidade de aplicação de penalidade (trecho final) em caso de violação de Vazão Programada Implícita. Solicitamos sua exclusão.</p>
Anexo II - Apêndice II - Cláusula Quarta	4	1		<p>4.1. Sem prejuízo do pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO, para qualquer DIA OPERACIONAL em que tiver sido apurada QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA para o CARREGADOR, o CARREGADOR pagará ao</p>	<p>Entendemos que o contrato deveria vedar a aplicação de penalidades diferentes para uma mesma quantidade de gás. Em uma mesma quantidade, o CARREGADOR pode ser apenado por Excedente Não Autorizado, Variação e Desequilíbrio. Entendemos que deve haver um limite à</p>

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
				TRANSPORTADOR o valor apurado conforme as penalidades aplicáveis.	aplicação de penalidades em um mesmo volume de GÁS, a qual poderia ser limitada à penalidade de maior valor. Ou seja, quando cobrado o Encargo de Excedente Não Autorizado, não deveria ser cobrada também a penalidade de variação.
Anexo II - Apêndice II - Cláusula Quarta	4	3		4.3 Penalidade de Sobre-Vazão em PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA 4.3.1 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 II, Apêndice III, 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, 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.	Foi criada nova penalidade. Sugerimos sua exclusão, de forma análoga ao Contrato Master da NTS.
Anexo II - Apêndice II - Cláusula Quarta	4	4		4.4 Penalidade por DESEQUILÍBRIO: 4.4.1 Caso 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 1.1.6 acima, o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR uma penalidade por DESEQUILÍBRIO proporcional a parcela do SALDO DE	A apuração Penalidade por Desequilíbrio passou de mensal para semanal. Sugerimos que a penalidade seja excluída e que haja o repasse dos custos de eventual ação de balanceamento aos agentes causadores do desequilíbrio, conforme feito no contrato com a NTS. A TAG refletiu o contrato da TBG, porém o contrato da TBG prevê que a penalidade só será aplicada em nível

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
				<p>DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR (SDP) em questão, apurado ao final do último DIA OPERACIONAL da SEMANA OPERACIONAL, conforme item 1.5.1.3, que exceda o limite de tolerância estabelecido no item 1.1.4 deste Apêndice II, respeitado o item 1.1.6. 4.4.1.1 O SDP será convertido para MMBTU, tomado por base o PCR, por 1 vez o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADEEMPACOTAMENTO, conforme aplicável.</p> <p>4.4.2 A penalidade prevista no item 4.4.1 acima será aplicada por PORTFÓLIO DO CARREGADOR, não devendo ser aplicada em duplicidade caso o CARREGADOR tenha firmado dois ou mais contratos de transporte. 4.4.3 Para cálculo da penalidade prevista no item 4.4.1 acima serão utilizados os valores médios ponderados da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO, de acordo com a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA em cada contrato que compõe o PORTFÓLIO DO CARREGADOR. 4.4.4 A penalidade prevista neste item não exime o Carregador dos custos referentes às AÇÕES DE BALANCEAMENTO efetuadas pelo TRANSPORTADOR para regularização do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR ou SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA realizadas de acordo com o previsto nos itens 1.2 e 1.3. 4.4 Notificação de Regularização de Situação 4.4.1 Ao longo de qualquer DIA OPERACIONAL, sem</p>	<p>muito alto ou severo sendo que no caso da TAG, a penalidade poderá ser aplicada em qualquer nível de desbalanceamento, ou seja, muito mais danoso ao carregador.</p>

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
				prejuízo das penalidades aplicáveis e da responsabilidade do CARREGADOR em manter o BALANCEAMENTO de seu PORTFÓLIO, o TRANSPORTADOR poderá notificar o CARREGADOR para que este regularize a sua situação. 4.4.2 O CARREGADOR poderá solicitar informações ao TRANSPORTADOR acerca da situação do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO, com o objetivo de retornar a uma posição de equilíbrio.	
Anexo II - Apêndice II - Cláusula Quarta	4	4	1	<p>4.4.1. Caso 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 1.1.6 acima, o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR uma penalidade por DESEQUILÍBRIO proporcional a parcela do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR (SDP) em questão, apurado ao final do último DIA OPERACIONAL da SEMANA OPERACIONAL, conforme item 1.5.1.3, que exceda o limite de tolerância estabelecido no item 1.1.4 deste Apêndice II, respeitado o item 1.1.6.</p> <p>Parágrafo Único: Não será devida qualquer penalidade ao TRANSPORTADOR, caso este não tenha realizado nenhuma atividade de balanceamento.</p>	A penalidade por desequilíbrio deveria ser aplicada apenas se o TRANSPORTADOR tivesse efetuado operações de rebalanceamento; do contrário, estaríamos diante de uma indenização sem prejuízo efetivo.
Anexo II -				N/A	COMENTÁRIO PONTUAL: Entendemos que cada Ponto de Entrada e cada Zona de Saída possui características específicas. Portanto, limitar a tolerância de Variação da

Cláusula	Item	Subitem 1	Subitem 2	Dispositivo do Master com as alterações recomendadas pelo CdU	Justificativa
Apêndice III					Programação Diária em +/-5% igualmente para todos não parece ser o mais justo. A tolerância de 5% é muito baixa. As variações são inerentes do processo de produção de gás associado, e os Carregadores não possuem ferramentas disponíveis para prevenir a incidência de variações e consequentes penalidades.
Anexo II - Apêndice IV				N/A	COMENTÁRIO PONTUAL: - A Transportadora deveria enviar uma planilha detalhando os encargos e penalidades cobrados, incluindo a memória de cálculo rastreável com o racional das cobranças, de forma a tornar o processo de cobrança mais transparente e auditável. Hoje o processo de cálculo das cobranças de Transporte é muito complexo, com interpretações específicas de cada Transportadora de como cada Encargo e Penalidade deve ser calculado e cobrado do Carregador. O envio do detalhamento do racional e memória de cálculo das cobranças tornaria o processo mais transparente, facilitando a auditoria e compliance para o pagamento das faturas pelos carregadores.