Carta nº 015/2025-CDU

Rio de Janeiro, 30 de julho de 2025

À:
Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP
Avenida Rio Branco, nº 65, 12º a 22º andares, Centro
Rio de Janeiro, RJ, CEP 20090-004

At.:
Ilma. Sra. Patricia Huguenin Baran
Superintendente, Superintendência de Infraestrutura e Movimentação (SIM)

C.C.:
Ilma. Sra. Alessandra Silva Moura
Coordenadora-Geral de Transporte e Comercialização

Assunto: **Resposta aos Ofícios nº 531/2024/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ-e nº 345/2025/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ que tratam da Padronização do Contrato Master para ser utilizado nos Processos de Oferta e Contratação de Capacidade Transporte (POCCs).**

Ref.: **Processo ANP nº 48610.231524/2024-74**

Prezada Superintendente,

O Conselho de Usuários do Sistema de Transporte de Gás Natural (CdU), entidade representativa de 100% dos carregadores com contratos ativos de gás natural no País, vem, por meio desta manifestação e no exercício de suas atribuições constantes do seu Estatuto Social aprovado por esta ANP, apresentar suas propostas de alteração de cláusulas contratuais, no prazo determinado por esta ANP no Ofício nº 345/2025/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ (o qual responde a um pleito conjunto com a ATGás de extensão de prazo), de modo a contribuir, de forma concreta, na proposta de harmonização dos contratos de transporte, nos termos do que preconiza os ofícios em epígrafe.

Antes, porém, importante apresentar um breve histórico do trabalho que o CdU tem realizado nos últimos 2 (dois) anos para o aperfeiçoamento, simplificação, padronização e harmonização dos contratos de transporte.

Após aproximadamente 8 (oito) meses de discussões internas entre associações e carregadores sobre os pontos que deveriam ser ajustados nos contratos de transporte, em outubro de 2023 o CdU finalizou a Nota Técnica nº 1/20203 (**Anexo 1**). O trabalho foi enviado para conhecimento e providência das transportadoras em novembro de 2023. Em diversas

ocasiões, transportadores e CdU se reuniram para discutir o assunto, oportunidades nas quais as primeiras apresentaram os pontos de melhorias já equacionados, o que foi formalizado por meio da Carta-resposta ATGÁS-PRES 07, datada de março de 2024.

Na oportunidade, 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 da prática de melhorias essenciais para a harmonização e simplificação dos contratos de transporte, visando o acesso de mais carregadores ao sistema de transporte.

Neste sentido, o CdU voltou a se reunir internamente para discutir o conteúdo de uma nova nota técnica, que teria o objetivo de registrar as melhorias pendentes não acatadas pelas transportadoras, sempre com a devida justificativa. O resultado disso foi a elaboração da Nota Técnica nº 2 enviada aos transportadores (e a ANP) em outubro de 2024 (**Anexo 2**). No documento constam as recomendações de ajustes que, sob o ponto de vista dos carregadores, devem ser equacionados nos contratos, dando ênfase a urgência de ajustes nas cláusulas de penalidades, balanceamento e encargos de capacidade.

A despeito da relevância do tema e do impacto para os carregadores, a resposta das transportadoras, em relação aos pontos apresentados na Nota Técnica nº 2, foi apresentada apenas em maio de 2025. Na tabela apresentada pelas transportadoras constam os pontos de revisão dos contratos propostos pelo CdU com a indicação do que foi aceito ou rejeitado exclusivamente pelas transportadoras, com a justificativa correlata. E mais: além da tabela, a minuta do contrato "padronizado" enviado pelas transportadoras não traduziu todos os aceites que haviam sido acordados nas discussões conjuntas relativas às Notas Técnicas do CdU.

Ou seja, grande parte do que foi recomendado pelo CdU não foi acatado pelas transportadoras, ou, simplesmente, foi indicado que o assunto será tratado oportunamente, sem previsibilidade para retorno a este Conselho. Dito de forma mais objetiva: a despeito dos pedidos sucessivos do CdU em relação a priorização dos pontos mais relevantes para a implementação da harmonização, isso não ocorreu. Ressalta-se que tais itens não foram sequer tratados na minuta de contrato "padronizado" enviado ao CdU pelos transportadores. Na verdade, tais dispositivos foram encaminhados apenas com a ressalva "em harmonização" e não estavam acompanhados do status da negociação entre transportadoras e das justificativas desejáveis, principalmente, sobre as dificuldades ou avanços encontrados.

Isto posto, neste momento, não foi possível atender integralmente ao pedido da ANP, constante do Ofício ANP 531/2024, em apresentar "as propostas de harmonização do grupo I. as quais deverão ser protocolizadas no SEI, neste processo, preferencialmente por iniciativa da ATGás, uma vez que são os transportadores os responsáveis pela rede de transporte de gás natural e do respectivo serviço de transporte dutoviário, sempre acompanhadas da anuência formal do CDU, seja através de uma carta conjunta ou em separado, e com as justificativas de ambas as partes para a redação proposta".

De outro lado, em cumprimento ao disposto constante do item c do grupo 1 do mencionado Ofício, que dispõe que "c) excepcionalmente, as propostas de redação de iniciativa do CDU e rejeitadas pela ATGás, podem ser protocolizadas no SEI, neste mesmo processo, pelo CDU para conhecimento e avaliação final pela ANP, sempre acompanhadas da comprovação formal da mencionada rejeição e com as justificativas de ambas as partes para a redação proposta", apresentamos, a seguir, as recomendações do CdU de ajuste e padronização das

cláusulas contratuais de transporte, com as devidas justificativas, sendo certo que, em breve, enviaremos novas propostas de ajustes contratuais para avaliação dessa ANP.

Com isso, o CdU corrobora o interesse dos carregadores em avançar com as discussões mais relevantes e que devem ser ajustadas prioritariamente.

Por fim, reforçamos a importância do diálogo com a ATGÁS e transportadoras e parabenizamos a ANP pela abertura desse processo, permitindo que os carregadores possam se manifestar e apresentar suas contribuições. De certo que enxergamos nas transportadores de gás uma parceria importante para construímos 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, inclusive para uma reunião com V.Sa. para detalhamento dos pontos elencados, para eventuais esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,

_____

Sylvie D'Apote
Presidente

DISPOSITIVO ORIGINAL	DISPOSITIVO PROPOSTO	JUSTIFICATIVA
APÊNDICE IV – TARIFAS E VALORES A FATURAR B – VALORES A FATURAR[i] (iii) ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO: $ESENAentrada = \sum(QENAi) \times [2 \times (TE + TCE + TM)]$ $ESENAsaída = \sum(QENAi) \times [2 \times (TS + TCE + TM)]$ Onde: ESENA corresponde ao valor a ser pago em Reais pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO no MÊS em questão; N corresponde ao número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão; I corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão; QENAi corresponde ao somatório das QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS para cada DIA OPERACIONAL "i" do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR; TE corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA; TS corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE TRANSPORTEDE SAÍDA;	APÊNDICE IV – TARIFAS E VALORES A FATURAR B – VALORES A FATURAR (iii) ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO: $ESENAentrada = \sum(QENAi) \times [2 \times (TE + TCE + TM)]$ $ESENAsaída = \sum(QENAi) \times [2 \times (TS + TCE + TM)]$ Onde: ESENA corresponde ao valor a ser pago em Reais pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO no MÊS em questão; N corresponde ao número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão; I corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão; QENAi corresponde ao somatório das QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS, com exceção das quantidades excedentes nos PONTOS DE INTERCONEXÃO, para cada DIA OPERACIONAL "i" do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR; TE corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA; TS corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE TRANSPORTEDE SAÍDA;	A aplicação do Encargo de Serviço de Transporte Excedente Não Autorizado (ESENA) para a capacidade contratada nos pontos de interconexão configura-se em uma prática punitiva, que apenas onera os carregadores sem agregar quaisquer benefícios à operação da rede de transporte. Pelo contrário, onera a integração entre áreas e reduz a liquidez ao fragmentar o sistema de transporte. Desta forma, recomendamos à ANP ajustar o cálculo do ESENA, desconsiderando os excedentes contabilizados nos pontos de interconexão, uma vez que os carregadores não possuem qualquer gerência na alocação de volumes nestes pontos. Dentro deste contexto, o exemplo prático do Terminal de Cabiúnas (TECAB) pode melhor justificar a nossa recomendação. O TECAB injeta gás natural na rede de transporte da TAG e na rede de transporte da NTS por meio de um único ponto, que separa o gás entre as duas malhas por meio de uma ramificação que controla a pressão. Assim, o controle de vazão do TECAB para cada um dos gasodutos é realizado por uma válvula, que torna inviável o controle

TECE corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO; TM corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO. (...) (iv) ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA: ECNUentrada = $\sum_{t=1}^{n}[(QDCi) - (QDAi - QEAi - QENAi) - QFSTi]\ x\ (TE + TCE)$ ECNUsaída = $\sum_{t=1}^{n}[(QDCi) - (QDAi - QEAi - QENAi) - QFSTi]\ x\ (TS + TCE)$ Onde: ECNU corresponde ao valor em Reais a ser pago pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA no MÊS em questão, sendo igual a zero se o cálculo resultar negativo; N corresponde ao número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão; I corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão; QDCi corresponde à QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA para cada DIA OPERACIONAL no MÊS em questão; QDAi corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS para cada DIA OPERACIONAL "i"	TECE corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO; TM corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO. (...) (iv) ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA: ~~ECNUentrada = $\sum_{t=1}^{n}[(QDCi) - (QDAi - QEAi - QENAi) - QFSTi]\ x\ (TE + TCE)$~~ ~~ECNUsaída = $\sum_{t=1}^{n}[(QDCi) - (QDAi - QEAi - QENAi) - QFSTi]\ x\ (TS + TCE)$~~ ECNUentrada = $\sum_{t-1}^{n} QDC_i - [\sum_{t-1}^{n} QDA_i + \sum_{t-1}^{n} QEA_i + \sum_{t-1}^{n} QENA_i + \sum_{t-1}^{n} QFST_i\ ]\ x\ (TE + TCE)$ ECNUsaída = $\sum_{t-1}^{n} QDC_i - [\sum_{t-1}^{n} QDA_i + \sum_{t-1}^{n} QEA_i + \sum_{t-1}^{n} QENA_i + \sum_{t-1}^{n} QFST_i\ ]\ x\ (TS + TCE)$ Onde: ECNU corresponde ao valor em Reais a ser pago pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA no ~~MÊS~~ PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE em questão, sendo igual a zero se o cálculo resultar negativo;	minucioso dos volumes efetivamente movimentados para cada um dos gasodutos. Em virtude da diferença de pressão entre as duas malhas, pode ocorrer variação entre os volumes programados e alocados nas duas malhas, o que não faz sentido penalizar o carregador por algo que não tenha dado causa. Assim, pedimos a alteração deste dispositivo para melhor adequá-lo às práticas operacionais adotas atualmente pelas transportadoras. Em relação ao do Encargo de Capacidade de Transporte Não Utilizada (ECNU), o Conselho de Usuários (CdU) reconhece a importância de sua aplicação para garantir a remuneração das transportadoras. Entretanto, também destaca a importância de que os carregadores disponham de mecanismos adequados e céleres para o gerenciamento do seu contrato de forma eficiente. Um desses mecanismos inclui a possibilidade de cessão de capacidade, mesmo que em caráter temporário, a outros carregadores. Contudo, o processo de cessão de capacidade envolve uma negociação prévia entre as partes, não sendo adequado para ajustes de curtíssimo prazo. Outra possibilidade seria o ajuste via mercado

do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR; QEAi corresponde ao somatório das QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS para cada DIA OPERACIONAL "i" do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR; QENAi corresponde ao somatório das QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS para cada DIA OPERACIONAL "i" do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR; QFSTi Corresponde ao somatório das QUANTIDADES DE GÁS não realizadas pelo CARREGADOR em decorrência de FALHA NO SERVIÇO DE TRANSPORTE ou MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA no DIA OPERACIONAL em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR; TE corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE TRANSPORTEDE ENTRADA; e TS corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE TRANSPORTEDE SAÍDA; TCE corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO;	N corresponde ao ~~número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS~~ PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE em questão; I corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no ~~MÊS~~ PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE em questão; QDCi corresponde à QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA para cada DIA OPERACIONAL no ~~MÊS~~ PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE em questão; QDAi corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS para cada DIA OPERACIONAL "i" do ~~MÊS~~ PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR; QEAi corresponde ao somatório das QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS para cada DIA OPERACIONAL "i" do ~~MÊS~~ PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR; QENAi corresponde ao somatório das QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS para cada DIA OPERACIONAL "i" do ~~MÊS~~ PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR; QFSTi Corresponde ao somatório das QUANTIDADES DE GÁS não realizadas pelo CARREGADOR em decorrência de FALHA NO SERVIÇO DE TRANSPORTE ou MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA no ~~DIA OPERACIONAL~~ PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;	secundário de capacidade, presente em mercados mais maduros, igualmente inexistente no Brasil. Desta forma, o encargo de capacidade representa um custo irrecuperável ao carregador, que não tem ferramentas para gerenciá-lo de forma eficiente. Além disso, o carregador é penalizado duplamente pela lógica de cálculo do ECNU que considera somente a diferença entre a quantidade diária alocada (QDA) que faça parte da quantidade diária contratada (QDC), não sendo possível a compensação de saldos positivos com saldos negativos em relação à QDC. Buscando corrigir essa inadequação, a sugestão do CdU é a de que a apuração do ECNU ocorra dentro do período contratual, de forma que o carregador possa ter uma maior flexibilidade para gerenciar as suas alocações, mantendo o pagamento de 100% do encargo de capacidade (manutenção da receita máxima permitida), ao mesmo tempo em que compense volumes realizados inferiores/superiores ao contratado, de modo que, na média, se reflita o 100% contratado. A ATGás avalia que não é possível alterar essa mecânica, pois trabalham com o conceito de receita máxima permitida, a

	TE corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE TRANSPORTEDE ENTRADA; e TS corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE TRANSPORTEDE SAÍDA; TCE corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO	qual leva em consideração a capacidade disponibilizada, e não o volume efetivamente movimentado. A associação indica ainda que o ECNU busca evitar os incentivos à subcontratação de capacidade e que a apuração ao fim dos contratos de transporte é inviável do ponto de vista operacional. Entretanto, o CdU reforça que a recomendação confere maior flexibilidade ao carregador sem que se comprometa a previsibilidade de receitas das transportadoras (ex. alterações de volumes nos finais de semanas e feriados). A receita máxima permitida, base da remuneração das transportadoras, é calculada em bases anuais, ao passo em que a aplicação do ECNU é diária, prejudicando o dinamismo do mercado. A recomendação do CdU objetiva, portanto, permitir maior flexibilidade e reduzir o custo contratual, em um mercado de gás ainda em formação. Ao estender a cobrança do ECNU para o período contratual, em detrimento de sua aplicação diária, há o incentivo em otimizar a capacidade contratada pelo carregador. Ressaltamos que o atual contexto é de um mercado ainda em desenvolvimento, com capacidade ociosa e sem mecanismos de flexibilidade. Logo, a apuração do ECNU acaba onerando sobremaneira os agentes e

		se mostra como um obstáculo para um maior avanço e amadurecimento da indústria de gás no país, visto que ao encarecer as negociações, afugenta novos negócios. Tal ponto foi endereçado por diversos agentes na Consulta Prévia nº 01/2025 da ANP, evidenciando a sua urgência de revisão. Assim, vale reforçar que o Conselho de Usuários reconhece a importância do conceito de receita máxima permitida e que não há qualquer intenção de alteração das tarifas com uma mudança no percentual do ECNU. Entretanto, entende que o pleito da flexibilização do ECNU diz respeito apenas à base em que este é contabilizado, sendo recomendada a periodicidade contratual (anual, trimestral e/ou mensal), e não diária como regra, tendo em vista, inclusive, que, nos finais de semanas, ocorrem grandes oscilações de volumes conforme já mencionado. Por fim, ressalta-se que, se eventualmente o transportador incorrer em receita a menor, tendo em vista esse tipo de operação, poderá recuperá-la, ao final do período tarifário, via mecanismo de conta regulatória. Outra questão relevante sobre o ECNU é o não abatimento das quantidades não

		transportadas em função de uma manutenção programada da Transportadora. Ou seja, nas hipóteses de manutenção programada o transportador continua recebendo os valores a título de ECNU mesmo tendo dado causa a não utilização da capacidade de transporte pelo carregador.
3.3 O CARREGADOR (i) deverá manter o CADASTRO ÚNICO atualizado, (ii) será o único responsável pela completude e veracidade das informações que houver prestado e dos documentos que houver apresentado para fins do CADASTRO ÚNICO, (iii) suportará todas as perdas e danos decorrentes de eventual desatualização do CADASTRO ÚNICO, incompletude ou inveracidade das informações nele lançadas e/ou dos documentos que houver apresentado, inclusive, sem limitação, as decorrentes de qualquer atraso ou impossibilidade de celebração de um CONTRATO DE TRANSPORTE.	3.3 O CARREGADOR (i) deverá manter o CADASTRO ÚNICO atualizado, (ii) será o único responsável pela completude e veracidade das informações que houver prestado e dos documentos que houver apresentado para fins do CADASTRO ÚNICO, (iii) suportará todas as perdas e danos diretos decorrentes de eventual desatualização do CADASTRO ÚNICO, incompletude ou inveracidade das informações nele lançadas e/ou dos documentos que houver apresentado, excluídos lucros cessantes e/ou danos indiretos, nos termos da Cláusula oitava~~, inclusive, sem limitação, as decorrentes de qualquer atraso ou impossibilidade de celebração de um CONTRATO DE TRANSPORTE~~.	A Cláusula 8.1 limita a responsabilidade de ambas as PARTES aos danos diretos, excluídos lucros cessantes e/ou danos indiretos sofridos em decorrência (i) de inveracidade, incompletude ou violação (a) dos documentos e/ou informações prestados para a realização do CADASTRO ÚNICO. A redação do 3.3 proposta amplia tal responsabilidade a lucros cessantes (que a jurisprudência considera ser parte dos danos diretos).
5.2 (iv) ter aderido, estar vinculado e/ou estar credenciado ao Ajuste SINIEF nº 03 de 3 de abril de 2018 e ao Ato COTEPE, ou a qualquer ato normativo subsequente que venha a substituí-los. Os CONTRATOS DE TRANSPORTE	 (iv) ter aderido, estar vinculado e/ou estar credenciado ao Ajuste SINIEF nº 03 de 3 de abril de 2018 e ao Ato COTEPE, ou a qualquer ato normativo subsequente que venha a substituí-los. Os CONTRATOS DE TRANSPORTE celebrados pelo	Tanto os Termos e Condições Gerais quanto o Contrato de Transporte devem corresponder ao documento assinado pelas partes ou aditado após acordo comum entre as partes. Sendo essa a ideia, os termos "previstos e/ou atualizados" tornam-se

celebrados pelo CARREGADOR com o TRANSPORTADOR nos termos do item 5.1. serão regidos pelos termos e condições gerais previstas e/ou atualizadas deste CONTRATO MASTER e pelas cláusulas específicas estipuladas nos CONTRATOS DE TRANSPORTE.	CARREGADOR com o TRANSPORTADOR nos termos do item 5.1. serão regidos pelos termos e condições gerais ~~previstas e/ou atualizadas~~ deste CONTRATO MASTER e pelas cláusulas específicas estipuladas nos CONTRATOS DE TRANSPORTE.	inócuos e não deve haver palavras inócuas em um contrato para não causar mal-entendidos ou interpretações divergentes. Sem a exclusão das palavras propostas, pode-se entender que os documentos podem ser unilateralmente alterados/atualizados o que não é aceitável para os carregadores.
9.4.2 Este CONTRATO MASTER, seus ANEXOS e/ou qualquer CONTRATO DE TRANSPORTE não poderão ser alterados senão por aditivo contratual enviado para ciência ao CARREGADOR e assinado por ambas as PARTES. Em havendo exigência da ANP, o TRANSPORTADOR deverá, antes da celebração de determinado aditivo contratual, enviá-lo à ANP.	9.4.2 Este CONTRATO MASTER, seus ANEXOS e/ou qualquer CONTRATO DE TRANSPORTE não poderão ser alterados senão por aditivo contratual ~~enviado para ciência ao CARREGADOR~~ e assinado por ambas as PARTES. Em havendo exigência da ANP, o TRANSPORTADOR deverá, antes da celebração de determinado aditivo contratual, enviá-lo à ANP.	Aditivos contratuais deverão ter o acordo entre ambas as Partes, não devendo ser somente enviados para a ciência do Carregador.
ANEXO II 3.3 Observadas as exceções previstas neste TCG e no CONTRATO DE TRANSPORTE, constituem obrigações do TRANSPORTADOR:	ANEXO II 3.3 Observadas as exceções previstas neste TCG e no CONTRATO DE TRANSPORTE, constituem obrigações do TRANSPORTADOR: (...) (vii) Ser responsável perante o CARREGADOR, pelas perdas e danos diretos, excluindo lucros cessantes e danos indiretos	A cláusula 3.5 prevê que o Carregador deverá ser responsável por perdas e danos a que tenha dado causa, sendo assim, de modo a balancear e equiparar as obrigações e responsabilidades, entendemos que seria cabível também a inclusão de uma obrigação equivalente para o Transportador. Além disso, as obrigações previstas nas cláusulas 4.1 e 23 também deverão ser adimplidas pelo Transportador.

	comprovadamente sofridos e/ou incorridos pelo CARREGADOR, inclusive perante terceiros, que tenha dado causa. (viii) Estar adimplente, a todo tempo, durante a vigência deste TCG, com os requerimentos da cláusula vigésima terceira - Ética e Anticorrupção (ix) Prestar o serviço de TRANSPORTE de forma eficiente, em cumprimento da LEI aplicável da LEI e sem que haja PERDAS EXTRAORDINÁRIAS.	
ANEXO II 3.5 (iv) Ser responsável perante o TRANSPORTADOR, pelas perdas e danos diretos, incluindo prejuízos e/ou perda de receita, comprovadamente sofridos e/ou incorridos pelo TRANSPORTADOR, inclusive perante terceiros, que tenha dado causa.	ANEXO II 3.5 ~~(iv) Ser responsável perante o TRANSPORTADOR, pelas perdas e danos diretos, incluindo prejuízos e/ou perda de receita, comprovadamente sofridos e/ou incorridos pelo TRANSPORTADOR, inclusive perante terceiros, que tenha dado causa.~~ OU ALTERNATIVA: 3.5 (iv) Ser responsável perante o TRANSPORTADOR, pelas perdas e danos diretos, excluídos lucros cessantes e/ou danos indiretos~~, incluindo prejuízos~~	A inclusão de uma limitação de responsabilidade é importante para que se tenha previsibilidade e adequação/gerenciamento dos riscos envolvidos. O CONTRATO DE TRASNPORTE contém as regras detalhadas de quando a reparação das PERDAS E DANOS será devida, devendo tais regras serem observadas. Da forma como proposta a redação atual, há uma obrigação a reparar PERDAS E DANOS em aberto e de forma ilimitada, mesmo por motivos que de outra forma não estejam cobertos por este CONTRATO DE TRANSPORTE.

	~~e/ou perda de receita,~~ comprovadamente sofridos e/ou incorridos pelo TRANSPORTADOR, inclusive perante terceiros, ~~que tenha dado causa~~ pelo qual seja responsável nos termos deste CONTRATO DE TRANSPORTE, limitado a 100% do valor deste TCG.	
ANEXO II 10.4.1 O CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR os valores indicados em cada DOCUMENTO DE COBRANÇA até o 21º (vigésimo primeiro) DIA do mês calendário da data da emissão do DOCUMENTO DE COBRANÇA em questão. Se, em decorrência de motivo exclusivamente imputável ao TRANSPORTADOR, este enviar o DOCUMENTO DE COBRANÇA ao CARREGADOR após o 7° (sétimo) DIA ÚTIL do mês calendário, a data de vencimento do DOCUMENTO DE COBRANÇA em questão será prorrogada pelo mesmo número de DIAS do respectivo atraso.	O CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR os valores indicados em cada DOCUMENTO DE COBRANÇA até o 21º (vigésimo primeiro) DIA do mês calendário da data da emissão do DOCUMENTO DE COBRANÇA em questão. Se, em decorrência de motivo exclusivamente imputável ao TRANSPORTADOR, este enviar o DOCUMENTO DE COBRANÇA ao CARREGADOR após o ~~7°~~5º (~~sétimo~~quinto) DIA ÚTIL do mês calendário, a data de vencimento do DOCUMENTO DE COBRANÇA em questão será prorrogada pelo mesmo número de DIAS do respectivo atraso.	
ANEXO II 13.1.4 (a) O CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR, no prazo de 30	ANEXO II 13.1.4 (a) O CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR, no prazo de 30 (trinta)	Caso a rescisão ocorra pelo Carregador por motivo imputável ao Transportador, o Transportador pagará indenização única, limitado a danos diretos, excluindo danos

(trinta) DIAS contados do recebimento da NOTIFICAÇÃO prevista no item 13.1.3, indenização pelas perdas e danos diretos experimentados pelo TRANSPORTADOR em decorrência da rescisão, sendo o valor mínimo de tal indenização o (i) correspondente à soma do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e do ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA que seriam devidos pelo CARREGADOR até o termo final do CONTRATO se a rescisão não tivesse ocorrido, (ii) deduzidas as receitas que vierem a ser auferidas pelo TRANSPORTADOR, até o último DIA do ANO em que ocorrer a rescisão, em decorrência da recontratação da CAPACIDADE DISPONÍVEL objeto do CONTRATO DE TRANSPORTE rescindido, limitada tal dedução ao valor que tenha sido efetivamente pago pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR como indenização aplicável pela rescisão. As PARTES acordarão a forma de eventual restituição ao CARREGADOR de valores pagos ao TRANSPORTADOR a título de rescisão.	DIAS contados do recebimento da NOTIFICAÇÃO prevista no item 13.1.3, indenização pelas perdas e danos comprovada e diretamente ~~diretos~~ experimentados pelo TRANSPORTADOR em decorrência da rescisão excluídos desse valor quaisquer danos indiretos e lucros cessantes decorrentes desta rescisão experimentados pelo TRANSPORTADOR, ficando limitada essa indenização a 100% do valor deste TCG~~, sendo o valor mínimo de tal indenização o (i) correspondente à soma do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e do ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA que seriam devidos pelo CARREGADOR até o termo final do CONTRATO se a rescisão não tivesse ocorrido, (ii) deduzidas as receitas que vierem a ser auferidas pelo TRANSPORTADOR, até o último DIA do ANO em que ocorrer a rescisão, em decorrência da recontratação da CAPACIDADE DISPONÍVEL objeto do CONTRATO DE TRANSPORTE rescindido, limitada tal dedução ao valor que tenha sido efetivamente pago pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR como indenização aplicável pela rescisão. As PARTES acordarão a forma de eventual restituição ao CARREGADOR de valores pagos ao TRANSPORTADOR a título de rescisão~~.	indiretos e lucros cessantes e observada a limitação de 100% do valor do contrato, que não está harmonizado. Sendo assim, caso o Transportador termine o Contrato por fato imputável ao Carregador, o mesmo racional deverá ser seguido. Além disso, a proposta de pagamento de todos os encargos futuros até o fim do contrato pode representar desproporcionalidade, configurando enriquecimento ilícito, caso haja a contratação de outro carregador

ANEXO II 13.3.1 Sem prejuízo das hipóteses previstas nos itens 13.1 e 13.2 e seus subitens desta Cláusula, este CONTRATO poderá ser resolvido, de pleno direito e sem responsabilidade alguma de qualquer PARTE perante a outra PARTE, salvo no que diz respeito às obrigações não cumpridas até a data de término:	ANEXO II 13.3.1 Sem prejuízo das hipóteses previstas nos itens 13.1 e 13.2 e seus subitens desta Cláusula, este CONTRATO poderá ser resolvido, de pleno direito e sem responsabilidade alguma de qualquer PARTE perante a outra PARTE, salvo no que diz respeito às obrigações não cumpridas até a data de término: (...) (iv) Nos termos da Cláusula 23.5	É importante assegurar o direito de rescisão contratual, em caso de descumprimento da cláusula de compliance.
APÊNDICE IV – TARIFAS E VALORES A FATURAR A – TARIFAS DE TRANSPORTE FIRME[ii] (...) A.1.1.3. As tarifas para PRODUTOS DE CURTO PRAZO, excluídos quaisquer tributos incidentes sobre o faturamento realizado pelo TRANSPORTADOR, consideram como base, as tarifas dos PRODUTOS ANUAIS para os PONTOS DE ENTRADA e ZONAS/PONTO DE SAÍDA aprovadas pela ANP, após a etapa de PROPOSTA GARANTIDA no âmbito do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL, sendo aplicáveis a elas os multiplicadores disponíveis no POC, de acordo com o PRODUTO DE CURTO PRAZO contratado.	*O CdU solicita esclarecimentos por parte da ANP na aprovação dos multiplicadores solicitados pelas transportadoras indicados no contrato.*	Para produtos de curto prazo há a adição de multiplicadores determinados pelas transportadoras e aprovados pela ANP, cuja metodologia de cálculo é desconhecida pelo mercado. Tendo em vista o impacto que a adição de tais multiplicadores pode acarretar no acesso ao transporte, pedimos esclarecimentos da documentação exigida pela ANP para a homologação de tais valores. Ademais, importa mencionar a recente oferta do produto flexível anual pela TBG com a adição de multiplicadores indo de encontro ao praticado pelas demais transportadoras e ferindo a isonomia e não-

		discriminação do acesso ao sistema de transporte. Outro fator a ser considerado é o empilhamento de tarifas quando a molécula é proveniente de malhas distintas e envolve a contratação de pontos de interconexão. De forma que a contratação de curto prazo leva, o empilhamento de tarifas com a adição de tais multiplicadores, onerando ainda mais o acesso. Deste modo, pedimos esclarecimentos da ANP sobre o processo de aprovação dos multiplicadores e se o Conselho de Usuários, representante dos carregadores, poderia participar do processo de aprovação, apresentando também análises a respeito, com o intuito de oferecer à ANP u m equilíbrio de visões tanto de quem opera, mas também de que contrata a malha de transporte. Por mais que as receitas obtidas pelas transportadoras por meio da aplicação dos multiplicadores voltem à tarifa de transporte, a ausência de razoabilidade na definição de tais valores pode afetar diretamente as estratégias de oferta e consumo de curto prazo, no ajuste da demanda e na procura por gás-flexível. Assim, até que a metodologia seja estabelecida em regulação, seria desejável

		que as transportadoras fizessem e os carregadores tivessem acesso a simulações de alocação de capacidade que possam subsidiar tecnicamente a definição de tais multiplicadores, de forma a refletir a real operação do sistema. O entendimento deste Conselho é que contratos flexíveis anuais não tem a característica de curto prazo não havendo justificativa para a aplicação de multiplicadores. É necessária a urgência no tratamento dos multiplicadores para aplicação em 2026, visto que não há respaldo regulamentar que justifique a existência de tais multiplicadores, que são demasiadamente elevados para um mercado incipiente e com capacidade ociosa. Tal ponto foi devidamente endereçado por diversos agentes na Consulta Prévia nº 01/2025 da ANP. Além disso, essa oneração extra dos multiplicadores, em muitos casos são aplicadas aos usuários devido a ineficiência operacional das transportadoras em disponibilizar no POC os produtos de curto prazo (anual flexível, trimestral e mensal) em maior periodicidade. É o caso, por exemplo, dos produtos mensais que são disponibilizados apenas uma vez por

		semana de modo que, se for a última semana do mês, o agente estará impedido de fazer a contratação mensal do próximo mês e terá que obrigatoriamente contratar o produto diário para atendimento ao cliente, até que o produto mensal seja novamente disponibilizado na plataforma. Finalmente é imprescindível que haja uma harmonização dos valores a serem cobrados entre as transportadoras, o princípio de comutatividade não pode ser utilizado como fundamento para que as transportadoras tenham discricionaridade para determinar um multiplicador elevado de uma tarifa regulada.
[MASTER TBG 2025] APÊNDICE II – BALANCEAMENTO CLÁUSULA PRIMEIRA – REGRAS DE BALANCEAMENTO (...) 1.10 Apuração e Liquidação de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA e SALDO DO	*Pedido de alteração dessa cláusula nos contratos das transportadoras TBG e TAG, buscando equivalência ao adotado pela NTS.* [MASTER TBG 2025] APÊNDICE II – BALANCEAMENTO (...) 1.10 Apuração e Liquidação de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA e SALDO DO DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR ao Fim do PERÍODO DE BALANCEAMENTO (...) 1.10.2 Apuração e Liquidação do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR	Não nos parece razoável penalizar o desequilíbrio do portfólio do carregador com referência nos encargos de transporte. Como alternativa, sugerimos que sejam considerados incentivos ao carregador para que mantenha o seu portfólio equilibrado, através da aplicação de ajustes ao preço desta operação, tal qual adotado pela NTS. Neste sentido, vale ressaltar que o contrato da TBG e TAG já preveem esse incentivo de ajuste, uma vez que impõem ao carregador o pagamento do preço do gás adquirido pelo transportador para fins de balanceamento, em caso de desequilíbrio negativo e a venda

DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR ao Fim do PERÍODO DE BALANCEAMENTO (...) 1.10.2 Apuração e Liquidação do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR (...) 1.10.2.5 Independentemente das ações realizadas pelo TRANSPORTADOR para liquidação de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DOS CARREGADORES, e desde que o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA apurado indique um nível de DESEQUILÍBRIO BAIXO, DESEQUILÍBRIO ALTO ou DESEQUILÍBRIO SEVERO, conforme previsto no item 1.8.1.1 (i) "b", "c" ou "d", ao final da SEMANA OPERACIONAL, os carregadores com SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, positivo ou negativo, que excedam os limites de tolerância estabelecidos no item 1.5.3, estarão sujeitos ao pagamento de PENALIDADE DE DESEQUILÍBRIO, conforme Cláusula Quarta deste Apêndice II do TCG. [MASTER TAG 2025] APÊNDICE II – BALANCEAMENTO CLÁUSULA PRIMEIRA – REGRAS DE BALANCEAMENTO (...) 1.9.1. Apuração e Liquidação do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR	(...) 1.10.2.5 ~~Independentemente das ações realizadas pelo TRANSPORTADOR para liquidação de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DOS CARREGADORES, e desde que o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA apurado indique um nível de DESEQUILÍBRIO BAIXO, DESEQUILÍBRIO ALTO ou DESEQUILÍBRIO SEVERO, conforme previsto no item 1.8.1.1 (i) "b", "c" ou "d", ao final da SEMANA OPERACIONAL, os carregadores com SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, positivo ou negativo, que excedam os limites de tolerância estabelecidos no item 1.5.3, estarão sujeitos ao pagamento de PENALIDADE DE DESEQUILÍBRIO, conforme Cláusula Quarta deste Apêndice II do TCG.~~ Exceto se de outra forma previsto na regulação, qualquer DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO durante qualquer hora do DIA OPERACIONAL não estará sujeito a nenhuma cobrança, exceto pelos custos incorridos pelo TRANSPORTADOR na execução de ACÃO DE BALANCEAMENTO, conforme item 1.2.3. [MASTER TAG 2025] APÊNDICE II – BALANCEAMENTO (...) 1.9.1. Apuração e Liquidação do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR (...) 1.9.1.3. ~~Independentemente das ações realizadas pelo TRANSPORTADOR para liquidação de SALDOS DE~~	de gás nas mesmas condições, em caso de desequilíbrio positivo. Como demonstram as informações publicizadas nas plataformas de balanceamento pela TAG e NTS, as condições de preços negociadas nas transações de compra e venda pelas transportadoras são suficientes para que o carregador tenha incentivo a manter o portfólio equilibrado sem qualquer penalidade adicional, como demonstra as condições contratuais estabelecidas pela NTS.

(...) 1.9.1.3. Independentemente das ações realizadas pelo TRANSPORTADOR para liquidação de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO dos carregadores, os carregadores com SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO, positivo ou negativo, ao final do MÊS que excedam os limites de tolerância estabelecidos no item 1.1.4, estarão sujeitos ao pagamento de PENALIDADE DE DESEQUILÍBRIO, conforme Cláusula Quarta deste Apêndice II. (...)	~~DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO dos carregadores, os carregadores com SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO, positivo ou negativo, ao final do MÊS que excedam os limites de tolerância estabelecidos no item 1.1.4, estarão sujeitos ao pagamento de PENALIDADE DE DESEQUILÍBRIO, conforme Cláusula Quarta deste Apêndice II.~~ Exceto se de outra forma previsto na regulação, qualquer DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO durante qualquer hora do DIA OPERACIONAL não estará sujeito a nenhuma cobrança, exceto pelos custos incorridos pelo TRANSPORTADOR na execução de AÇÃO DE BALANCEAMENTO, conforme item 1.3.3. (...)	
[CONTRATO MASTER TBG 2025] APÊNDICE II – BALANCEAMENTO CLÁUSULA TERCEIRA – APURAÇÃO E SALDO DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO (...) 3.2 VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA ao longo do DIA OPERACIONAL 3.2.1 Compromisso de Fluxo: o CARREGADOR deve garantir que a vazão de GÁS média, sendo esta a média móvel da vazão instantânea apurada em período de 4 (quatro) horas, pelo TRANSPORTADOR, em cada PONTO DE ENTRADA e em cada PONTO DE SAÍDA em questão, ao longo de cada DIA OPERACIONAL, se mantenha equivalente à vazão constante necessária para atendimento à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA durante as 24	*Pedido de alteração da cláusula 3.2 "VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA ao longo do DIA OPERACIONAL" com o objetivo de torná-la equivalente ao disposto no contrato da NTS e TAG:* 3.2 VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA ao longo do DIA OPERACIONAL 3.2.1 Compromisso de Fluxo: o CARREGADOR deve garantir que a vazão de GÁS média, ~~sendo esta a média móvel da vazão instantânea apurada em período de 4 (quatro) horas, pelo TRANSPORTADOR, em cada PONTO DE ENTRADA e em cada PONTO DE SAÍDA em questão, ao longo de cada DIA OPERACIONAL~~, se mantenha equivalente à vazão constante necessária para atendimento à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA durante as 24 (vinte e quatro) horas do DIA OPERACIONAL ("VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA"), ~~ressalvado, entretanto, que não será apurada a VAZÃO~~	O CdU entende que, no momento, faltam elementos para que os carregadores possam conferir e/ou auditar a variação de programação instantânea, motivo pelo qual, a penalidade prevista deve ser afastada, buscando a isonomia contratual com os dispositivos constantes nos Masters 2025 da NTS e TAG. No caso da NTS e TAG, as transportadoras notificam o carregador sobre as necessidades de ajuste para que este busque adequar-se, sem a necessidade de quaisquer penalizações. Caso não adeque, estará sujeito ao custo das ações (de balanceamento) tomadas pela transportadora. Neste caso, a ação da transportadora visa assegurar a integridade

(vinte e quatro) horas do DIA OPERACIONAL ("VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA"), ressalvado, entretanto, que não será apurada a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA (i) nos PONTOS DE SAÍDA para fornecimento a usinas termoelétricas para o DIA OPERACIONAL referente ao início do despacho termoelétrico e para o DIA OPERACIONAL referente ao fim de despacho termoelétrico 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 Caso a vazão de GÁS média, ultrapasse a tolerância de variação instantânea estabelecida no Anexo II, Apêndice III do CONTRATO MASTER, o CARREGADOR estará sujeito ao pagamento de penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA ao TRANSPORTADOR, conforme estabelecido na Cláusula Quarta deste Apêndice II.	~~PROGRAMADA IMPLÍCITA (i) nos PONTOS DE SAÍDA para fornecimento a usinas termoelétricas para o DIA OPERACIONAL referente ao início do despacho termoelétrico e para o DIA OPERACIONAL referente ao fim de despacho termoelétrico 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 Caso a vazão de GÁS média, ultrapasse a tolerância de variação instantânea estabelecida no Anexo II, Apêndice III do CONTRATO MASTER, o CARREGADOR estará sujeito ao pagamento de penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA ao TRANSPORTADOR, conforme estabelecido na Cláusula Quarta deste Apêndice II.~~ 3.2.2 O TRANSPORTADOR emitirá alertas ao CARREGADOR sempre que houver violação de sua VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA e a vazão exceder limites considerados toleráveis para o bom funcionamento da REDE DE TRANSPORTE, a fim de permitir a correção de seu volume de injeções ou retiradas. 3.3.3 A critério do TRANSPORTADOR, em situação na qual a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA seja violada, ameaçando o bom funcionamento ou integridade da REDE DE TRANSPORTE, o CARREGADOR estará sujeito às AÇÕES DE BALANCEAMENTO do TRANSPORTADOR, incluindo a possibilidade de interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME."	da rede e não penalizar o carregador. Em contraste, a TBG está aplicando uma multa equivalente a duas vezes o valor da tarifa, sem oferecer ao carregador a oportunidade de realizar ações de balanceamento.

[MASTER TBG 2025]

APÊNDICE II – BALANCEAMENTO

CLÁUSULA QUARTA – PENALIDADES E RESPONSABILIDADES DO CARREGADOR

4.2 Penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA

4.2.1 Exceto caso a CAPACIDADE CONTRATADA seja vinculada aos PONTOS DE ENTRADA/ ZONAS DE SAÍDA EMED GASCAR, EMED GARUVA, EMED JACUTINGA e EMED GUARAREMA, o CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR uma penalidade resultante do produto do (i) Fator da Penalidade, conforme disposto na tabela a seguir, multiplicado por (ii) 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 (iii) QUANTIDADE DE GÁS, convertida para MMBTU tomado por base o PCR, correspondente à parcela da VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA que exceder, em módulo, o limite estabelecido no Anexo II, Apêndice III.

Tabela de Penalidade de Variação:

Percentual de Variação	Fator da Penalidade
Maior que 5 % e menor ou igual a 10%	1,25
Maior que 10 % e menor ou igual a 15%	1,50
Maior que 15 % e menor ou igual a 20%	1,75
Maior que 20 %	2,00

[MASTER TAG 2025]

Pedido de alteração da cláusula 4.2 "Penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA" dos contratos Masters 2025 das transportadoras TBG e TAG com o objetivo de torná-la equivalente ao disposto no contrato da NTS:

[MASTER TBG 2025]

4.2 Penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA

4.2.1 Em qualquer DIA OPERACIONAL, se a VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA, para cada PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA exceder, para mais ou para menos, a tolerância estabelecida na tabela abaixo, conforme o caso, o CARREGADOR pagará uma penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA, exceto se a CAPACIDADE CONTRATADA for um PONTO DE INTERCONEXÃO.

QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA (QDP)*	TOLERÂNCIA DE VARIAÇÃO DIÁRIA
QDP < 0,2 MM m³/d	50%
0,2 ≤ QDP < 0,5 MM m³/d	25%
0,5 ≤ QDP < 1 MM m³/d	15%
1 ≤ QDP < 2 MM m³/d	10%
QDP ≥ 2 MM m³/d	5%

* Para determinação das faixas de tolerância é relevante o somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS do mesmo carregador (caso mais de um contrato de transporte tenha sido celebrado para o mesmo PONTO DE ENTRADA ou mesmo PONTO DE SAÍDA)

4.2.2 Exceto caso a CAPACIDADE CONTRATADA seja vinculada aos PONTOS DE ENTRADA/ ZONAS DE SAÍDA EMED GASCAR, EMED GARUVA, EMED JACUTINGA e EMED GUARAREMA, o CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR uma penalidade resultante do produto do (i) ~~Fator da Penalidade, conforme disposto na tabela a seguir, multiplicado por (ii)~~ 0,5 vezes o

Sugerimos que a penalidade de variação de programação diária esteja vinculada à quantidade diária programada e não apenas a um percentual de desvio, uma vez que quanto maior o volume programado, maior o impacto para o sistema.

Sob essa ótica, o dispositivo adotado pela NTS encontra-se mais adequado tanto do ponto de vista operacional quanto da proporcionalidade do impacto da variação da quantidade programada para a rede de transporte. Em contrapartida, pelo fato de as transportadoras TBG e TAG focarem exclusivamente no desvio, desconsiderando a proporção do impacto, promove apenas uma visão punitiva.

Ademais, na visão do CdU, o mais correto seria a aplicação de penalidades apenas em caso de gargalo operacional. No entanto, para que esse critério possa ser adotado, será necessária maior transparência operacional das redes de transporte, de modo a identificar ociosidades ou congestionamentos no duto.

Por fim, recomendamos a isenção de aplicação de penalidade por variação de programação diária nos contratos da TAG, a exemplo da redação constante nos contratos da NTS e TBG, uma vez que os carregadores possuem ingerência nas

APÊNDICE II – BALANCEAMENTO

CLÁUSULA QUARTA – PENALIDADES E RESPONSABILIDADES DO CARREGADOR

(...)

4.2 Penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA

4.2.1 O CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR uma penalidade resultante do produto do Fator da Penalidade, conforme disposto na tabela a seguir, multiplicado por (i) 1 vez o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, 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, correspondente à parcela da VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA.

Tabela de Penalidade de Variação:

Percentual de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA com relação a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA	Fator da Penalidade
Maior que 10,0 % e menor ou igual a 20%	0,5
Maior que 20,0 % e menor ou igual a 35%	1
Maior que 35,0 % e menor ou igual a 50%	1,5
Maior que 50,0 %	2

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 (iii) QUANTIDADE DE GÁS, convertida para MMBTU tomado por base o PCR, correspondente à parcela da VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA que exceder, em módulo, o limite estabelecido no Anexo II, Apêndice III.

~~Tabela de Penalidade de Variação:~~

[MASTER TAG 2025]

4.2 Penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA

4.2.1 Em qualquer DIA OPERACIONAL, se a VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA, para cada PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA exceder, para mais ou para menos, a tolerância estabelecida na tabela abaixo, conforme o caso, o CARREGADOR pagará uma penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA, exceto se a CAPACIDADE CONTRATADA for um PONTO DE INTERCONEXÃO.

QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA (QDP)*	TOLERÂNCIA DE VARIAÇÃO DIÁRIA
QDP < 0,2 MM m³/d	50%
0,2 ≤ QDP < 0,5 MM m³/d	25%
0,5 ≤ QDP < 1 MM m³/d	15%
1 ≤ QDP < 2 MM m³/d	10%
QDP ≥ 2 MM m³/d	5%

* Para determinação das faixas de tolerância é relevante o somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS do mesmo carregador (caso mais de um contrato de transporte tenha sido celebrado para o mesmo PONTO DE ENTRADA ou mesmo PONTO DE SAÍDA)

alocações realizadas pelas transportadoras nestes pontos. Deste modo, as interconexões devem ser tratadas como pontos de passagem entre sistemas ou zonas de balanceamento.

Dentro deste contexto, o exemplo prático do Terminal de Cabiúnas (TECAB) pode melhor justificar a nossa recomendação. O TECAB injeta gás natural na rede de transporte da TAG e na rede de transporte da NTS por meio de um único ponto, que separa o gás entre as duas malhas por meio de uma ramificação que controla a pressão. Assim, o controle de vazão do TECAB para cada um dos gasodutos é realizado por uma válvula, que torna inviável o controle minucioso dos volumes efetivamente movimentados para cada um dos gasodutos.

Em virtude da diferença de pressão entre as duas malhas, pode ocorrer variação entre os volumes programados e alocados nas duas malhas, o que não faz sentido penalizar o carregador por algo que não tenha dado causa. Assim, pedimos a alteração deste dispositivo para melhor adequá-lo às práticas operacionais adotas atualmente pelas transportadoras.

	4.2.2. O CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR uma penalidade resultante do produto ~~do Fator da Penalidade, conforme disposto na tabela a seguir, multiplicado por~~ de (i) ~~1~~ 0,5 vezes o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, 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, correspondente à parcela da VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA, que exceder o limite estabelecido na ANEXO II, Apêndice III do CONTRATO MASTER. ~~Tabela de Penalidade de Variação:~~	
[MASTER TBG 2025] APÊNDICE II – BALANCEAMENTO CLÁUSULA QUARTA – PENALIDADES E RESPONSABILIDADES DO CARREGADOR (...) 4.3. Penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA ao longo do DIA OPERACIONAL 4.3.1. O CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR uma penalidade diária igual ao produto de (i) 2 (duas) 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	*Conforme disposto no item anterior, pedimos a supressão das cláusulas 4.4 "Penalidade de Sobre-Vazão em PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA" e 4.4 "Penalidade de Sobre-Vazão em PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA" do contrato da TBG. Estas penalidades não constam nos contratos da NTS e TAG.* ~~4.3. Penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA ao longo do DIA OPERACIONAL~~ ~~4.3.1. O CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR uma penalidade diária igual ao produto de (i) 2 (duas) 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,~~	Na visão deste Conselho, há a necessidade de aprimoramentos importantes na redução das penalidades atualmente previstas no contrato Master TBG 2025[iii], às quais impõem a sobreposição de cobrança em relação a variações na programação, tais como as penalidades de variação de vazão instantânea e sobrevazão. Ressalta-se, ainda, que, segundo os princípios da adequação e proporcionalidade, o custo de uma penalidade ou multa não pode ser superior ao custo do serviço em si. O valor da penalidade de "sobre-vazão", especificamente, está descompassado com a premissa de um fator da penalidade progressivo, uma vez que ele será sempre

de Gás média diária igual a diferença entre (x) a máxima vazão de GÁS média acima da faixa de tolerância apurada pelo TRANSPORTADOR nos termos do item 3.2.2 deste Apêndice II do TCG e (y) a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA, acrescida da tolerância de variação estabelecida no Anexo II, Apêndice III do CONTRATO MASTER 4.3.2 A penalidade acima somente será cobrada se atendidas as seguintes condições, cumulativamente: (a) A vazão de gás média exceder por mais de 8 (oito) horas consecutivas a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA, acrescida da tolerância de variação estabelecida no Anexo II, Apêndice III do CONTRATO MASTER, (b) A QUANTIDADE DE GÁS calculada conforme o item 4.3.1 seja superior, no DIA OPERACIONAL em questão, a 100.000 (cem mil) METROS CÚBICOS no PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA do somatório de todas as quantidades diárias programadas nos contratos de transporte, incluindo este, para o PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA em questão, e (c) Exclusivamente no que se refere aos trechos entre Corumbá até Guararema, e Paulínia até Araucária, caso o respectivo trecho da REDE DE TRANSPORTE estiver movimentando volumes de GÁS acima de 90% de sua CAPACIDADE TÉCNICA. 4.4 Penalidade de Sobre-Vazão em PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA	~~convertida para MMBTU tomado por base o PCR, equivalente a uma vazão de Gás média diária igual a diferença entre (x) a máxima vazão de GÁS média acima da faixa de tolerância apurada pelo TRANSPORTADOR nos termos do item 3.2.2 deste Apêndice II do TCG e (y) a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA, acrescida da tolerância de variação estabelecida no Anexo II, Apêndice III do CONTRATO MASTER~~ ~~4.3.2 A penalidade acima somente será cobrada se atendidas as seguintes condições, cumulativamente:~~ ~~(a) A vazão de gás média exceder por mais de 8 (oito) horas consecutivas a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA, acrescida da tolerância de variação estabelecida no Anexo II, Apêndice III do CONTRATO MASTER,~~ ~~(b) A QUANTIDADE DE GÁS calculada conforme o item 4.3.1 seja superior, no DIA OPERACIONAL em questão, a 100.000 (cem mil) METROS CÚBICOS no PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA do somatório de todas as quantidades diárias programadas nos contratos de transporte, incluindo este, para o PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA em questão, e~~ ~~(c) Exclusivamente no que se refere aos trechos entre Corumbá até Guararema, e Paulínia até Araucária, caso o respectivo trecho da REDE DE TRANSPORTE estiver movimentando volumes de GÁS acima de 90% de sua CAPACIDADE TÉCNICA.~~ ~~CLÁUSULA QUARTA – PENALIDADES E RESPONSABILIDADES DO CARREGADOR~~ ~~(...)~~	igual ao produto de 2 (duas) vezes um somatório das tarifas de capacidade de entrada, de saída e empacotamento pela quantidade de gás programada no ponto de entrada ou saída. Não há, portanto, uma gradação no multiplicador da penalidade a depender dos diferentes níveis de descumprimento da vazão de gás instantânea admitida pela capacidade técnica do ponto de entrada ou de saída. De toda forma, frisa-se que essa penalidade aumenta o leque de penalidades imputadas ao carregador, gerando um desequilíbrio ainda maior nas penalidades relativas a cada parte e aumenta o risco de sobreposição de penalidades aplicáveis aos carregadores.

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 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, 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.	~~4.3. Penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA ao longo do DIA OPERACIONAL~~ ~~4.3.1. O CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR uma penalidade diária igual ao produto de (i) 2 (duas) 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 a diferença entre (x) a máxima vazão de GÁS média acima da faixa de tolerância apurada pelo TRANSPORTADOR nos termos do item 3.2.2 deste Apêndice II do TCG e (y) a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA, acrescida da tolerância de variação estabelecida no Anexo II, Apêndice III do CONTRATO MASTER~~ ~~4.3.2 A penalidade acima somente será cobrada se atendidas as seguintes condições, cumulativamente:~~ ~~(a) A vazão de gás média exceder por mais de 8 (oito) horas consecutivas a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA, acrescida da tolerância de variação estabelecida no Anexo II, Apêndice III do CONTRATO MASTER,~~ ~~(b) A QUANTIDADE DE GÁS calculada conforme o item 4.3.1 seja superior, no DIA OPERACIONAL em questão, a 100.000 (cem mil) METROS CÚBICOS no PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA do somatório de todas as quantidades diárias programadas nos contratos de transporte, incluindo este, para o PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA em questão, e~~	

	~~(c) Exclusivamente no que se refere aos trechos entre Corumbá até Guararema, e Paulínia até Araucária, caso o respectivo trecho da REDE DE TRANSPORTE estiver movimentando volumes de GÁS acima de 90% de sua CAPACIDADE TÉCNICA.~~ ~~4.4 Penalidade de Sobre Vazão em PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA~~ ~~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 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, 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.~~	
[MASTER TBG 2025] APÊNDICE II – BALANCEAMENTO	*Pedido de supressão da cláusula 4.5 "Penalidade por Desequilíbrio" no contrato da TBG e supressão da cláusula 4.3 "Penalidade por DESEQUILÍBRIO" e alteração da cláusula 4.4 "Notificação de Regularização de Situação" no contrato da TAG, buscando equivalência ao adotado pela NTS.* [MASTER TBG 2025]	Em linha com o disposto anteriormente, entendemos que tanto as ações de equilíbrio de portfólio a serem buscadas pelos carregadores como àquelas de balanceamento do sistema, que possui caráter residual, a serem perseguidas pelas transportadoras devem encontrar incentivos por meio do custo relativo a esta operação.

(...) CLÁUSULA QUARTA – PENALIDADES E RESPONSABILIDADES DO CARREGADOR (...) 4.5 Penalidade por DESEQUILÍBRIO 4.5.1 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 1.10 do Apêndice II do TCG e o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA apurado indique um nível de DESEQUILÍBRIO BAIXO, DESEQUILÍBRIO ALTO ou DESEQUILÍBRIO SEVERO, conforme previsto no item 1.8.1.1 (i) "b", "c" ou "d", o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR uma penalidade por DESEQUILÍBRIO no valor igual ao produto da parcela do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR em questão que exceda o limite estabelecido na Cláusula 1.5.2 deste Apêndice II do TCG, convertido para MMBTU tomado por base o PCR, por (ii) 2 vezes o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO. 4.5.2 A penalidade prevista no item 4.5.1 acima será aplicada por PORTFÓLIO DO CARREGADOR, não devendo ser aplicada em duplicidade caso o CARREGADOR tenha firmado dois ou mais contratos de transporte	APÊNDICE II – BALANCEAMENTO (...) CLÁUSULA QUARTA – PENALIDADES E RESPONSABILIDADES DO CARREGADOR (...) 4.5 Penalidade por DESEQUILÍBRIO ~~4.5.1 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 1.10 do Apêndice II do TCG e o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA apurado indique um nível de DESEQUILÍBRIO BAIXO, DESEQUILÍBRIO ALTO ou DESEQUILÍBRIO SEVERO, conforme previsto no item 1.8.1.1 (i) "b", "c" ou "d", o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR uma penalidade por DESEQUILÍBRIO no valor igual ao produto da parcela do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR em questão que exceda o limite estabelecido na Cláusula 1.5.2 deste Apêndice II do TCG, convertido para MMBTU tomado por base o PCR, por (ii) 2 vezes o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO.~~ ~~4.5.2 A penalidade prevista no item 4.5.1 acima será aplicada por PORTFÓLIO DO CARREGADOR, não devendo ser aplicada em duplicidade caso o CARREGADOR tenha firmado dois ou mais contratos de transporte~~ ~~4.5.3 Para cálculo da penalidade prevista no item 4.5.1 acima serão utilizados os valores médios ponderados da~~	Sendo assim, buscando a isonomia e a padronização dos contratos, a fim de reduzir os custos de transação envolvidos ao acesso ao transporte, pedimos a supressão dessas penalidades nos contratos da TAG e TBG.

4.5.3 Para cálculo da penalidade prevista no item 4.5.1 acima serão utilizados os valores médios ponderados da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, da TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, 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. [MASTER TAG 2025] APÊNDICE II – BALANCEAMENTO (...) CLÁUSULA QUARTA – PENALIDADES E RESPONSABILIDADES DO CARREGADOR (...) 4.3 Penalidade por DESEQUILÍBRIO 4.3.1 Se o CARREGADOR não corrigir o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR na forma prevista no item 1.1.6 acima até o final de cada MÊS, o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR uma penalidade por DESEQUILÍBRIO no valor igual ao produto da parcela do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR (SDP) em questão, apurado ao final do último DIA OPERACIONAL do MÊS, 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.	~~TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, da TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, 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.~~ [MASTER TAG 2025] APÊNDICE II – BALANCEAMENTO (...) CLÁUSULA QUARTA – PENALIDADES E RESPONSABILIDADES DO CARREGADOR (...) ~~4.3 Penalidade por DESEQUILÍBRIO~~ ~~4.3.1 Se o CARREGADOR não corrigir o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR na forma prevista no item 1.1.6 acima até o final de cada MÊS, o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR uma penalidade por DESEQUILÍBRIO no valor igual ao produto da parcela do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR (SDP) em questão, apurado ao final do último DIA OPERACIONAL do MÊS, 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.~~ ~~4.3.1.1 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 CAPACIDADE EMPACOTAMENTO, conforme aplicável.~~	

4.3.1.1 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 CAPACIDADE-EMPACOTAMENTO, conforme aplicável. 4.3.2 A penalidade prevista no item 4.3.1 acima será aplicada por PORTFÓLIO DO CARREGADOR, não devendo ser aplicada em duplicidade caso o CARREGADOR tenha firmado dois ou mais contratos de transporte 4.3.3 Para cálculo da penalidade prevista no item 4.3.1 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. 4.3.4 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 prejuízo das penalidades aplicáveis e da	~~4.3.2 A penalidade prevista no item 4.3.1 acima será aplicada por PORTFÓLIO DO CARREGADOR, não devendo ser aplicada em duplicidade caso o CARREGADOR tenha firmado dois ou mais contratos de transporte~~ ~~4.3.3 Para cálculo da penalidade prevista no item 4.3.1 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.~~ ~~4.3.4 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<u>3</u> Notificação de Regularização de Situação 4.4<u>3</u>.1 Ao longo de qualquer DIA OPERACIONAL, sem 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<u>3</u>.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.	

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.		

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.	~~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.~~	É fortemente recomendada a exclusão do dispositivo 1.5 que determina 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.*" Embora este ponto já tenha sido abordado pelas transportadoras nos documentos enviados, é fundamental enfatizar sua importância para garantir a isonomia, considerando os

		diferentes graus de influência que as partes exercem nos contratos. Considerando que a Parte que elabora e apresenta o contrato pode possuir alguma vantagem por ser a detentora do modelo e por, em alguns momentos, não haver grande oportunidade para discussões das cláusulas, o disposto no código civil deveria prevalecer.

O Carregador pagará ao Transportador os valores indicados em cada Documento de Cobrança até o 21º (vigésimo primeiro) Dia do mês calendário da data da emissão do Documento de Cobrança em questão. Se, em decorrência de motivo exclusivamente imputável ao Transportador, este enviar o Documento de Cobrança ao Carregador após o 5~~7~~º (~~sétimo~~quinto) Dia Útil do mês calendário, a data de vencimento do Documento de Cobrança em questão será prorrogada pelo mesmo número de Dias do respectivo atraso.

[i] Tendo em vista que a minuta do contrato compartilhada pela ATGás com o Conselho de Usuários (CdU), no âmbito do projeto Harmoniza, encontra-se incompleta, utilizou-se como referência a cláusula do contrato da NTS, em questão. No entanto, ressaltamos que seria desejável que a sugestão fosse considerada para alteração dos contratos Masters das três transportadoras: NTS, TAG e TBG.

[ii] Tendo em vista que a minuta do contrato compartilhada pela ATGás com o Conselho de Usuários (CdU), no âmbito do projeto Harmoniza, encontra-se incompleta, utilizou-se como referência a cláusula do contrato da NTS, em questão. No entanto, ressaltamos que seria desejável que a sugestão fosse considerada para alteração dos contratos Masters das três transportadoras: NTS, TAG e TBG.

[iii] Como o Apêndice II – Balanceamento não consta na minuta compartilhada pela ATGás com o CdU, no âmbito do projeto Harmoniza. Sendo assim, consideramos os dispositivos do contrato TBG 2025.