

RESOLUÇÃO ANP Nº XXX, DE [I] DE [I] DE [I]

Estabelece os critérios para cálculo das tarifas de transporte referentes aos serviços de transporte de gás natural e o procedimento para a aprovação das propostas de tarifa de transporte de gás natural encaminhadas pelos transportadores.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCMBUSTÍVEIS - ANP, no exercício das atribuições conferidas pelo art. 65 do Regimento Interno, aprovado pela Portaria ANP nº 265, de 10 de setembro de 2020, e pelo art. 7º do Anexo I do Decreto nº 2.455, de 14 de janeiro de 1998, tendo em vista o disposto na Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, considerando o que consta no Processo nº 48610.217752/2024-31 e as deliberações tomadas na [...]ª Reunião de Diretoria, realizada em [...] de [...],

RESOLVE:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Ficam estabelecidos:

- I - os critérios para o cálculo das tarifas dos serviços de transporte dutoviário de gás natural, nas modalidades de contratação firme, interruptível e extraordinário;
- II - o procedimento para a aprovação das propostas de tarifa de transporte de gás natural encaminhadas pelos transportadores para os gasodutos de transporte objetos de autorização;
- III - os requisitos para a consulta pública e a aprovação da proposta tarifária;
- IV - os critérios para determinação da receita máxima permitida do serviço de transporte; e
- V - o procedimento para a conciliação das receitas na conta regulatória dos transportadores.

Art. 2º Ficam estabelecidas as seguintes definições para fins desta Resolução:

- I - base regulatória de ativos: representa o conjunto de ativos diretamente relacionados à atividade de transporte de gás natural;
- II - base regulatória de ativos inicial: valor do conjunto de ativos diretamente vinculados à prestação do serviço de transporte de gás natural, correspondente ao montante reconhecido pela autoridade reguladora como necessário para a adequada prestação do serviço, servindo de base para o cálculo da receita máxima permitida do início de determinado ciclo tarifário;
- III - base regulatória de ativos incremental: valor referente ao conjunto de ativos de transporte de gás natural, cuja operação ocorre após o início do ciclo tarifário vigente, destinados à ampliação da malha existente ou aumento da capacidade de escoamento, processamento ou entrega;
- IV - capacidade de transporte: volume máximo diário de gás natural que o transportador pode movimentar em um determinado gasoduto de transporte;

V - capacidade contratada de transporte: volume diário de gás natural que o transportador é obrigado a movimentar para o carregador, nos termos do respectivo contrato de transporte;

VI - capacidade disponível: parcela da capacidade de movimentação do gasoduto de transporte que não tenha sido objeto de contratação sob a modalidade firme;

VII - capacidade ociosa: parcela da capacidade de movimentação do gasoduto de transporte contratada que, temporariamente, não esteja sendo utilizada;

VIII - carregador: agente que utilize ou pretenda utilizar o serviço de movimentação de gás natural em gasoduto de transporte, mediante autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP;

IX - cenário de fluxo: configuração de fluxo estimado, combinando ponto de entrada e saída, para contratação em determinado ciclo tarifário, que reflete a utilização do sistema de transporte, segundo padrões prováveis de oferta e procura, e para a qual há, pelo menos, uma rota de gasoduto que permita o fluxo de gás para dentro da rede de transporte nesse ponto de entrada e para fora da rede de transporte nesse ponto de saída, independentemente de a capacidade ser contratada nesse ponto de entrada e nesse ponto de saída;

X - chamada pública: procedimento, com garantia de acesso a todos os interessados, que tem por finalidade a contratação de capacidade de transporte em dutos existentes, a serem construídos ou ampliados;

XI - ciclo tarifário: período estabelecido pela autoridade reguladora, durante o qual são aplicadas diretrizes, metodologias e parâmetros definidos para a regulação econômica da atividade de transporte de gás natural, com o objetivo de assegurar a prestação eficiente, contínua e economicamente equilibrada do serviço de transporte, e cujas atividades envolvem:

- a) a fixação e a aplicação da receita máxima permitida;
- b) a aferição de desempenho da atividade de transporte;
- c) a apuração de eficiências do sistema de transporte; e
- d) eventuais revisões tarifárias.

XII - consulta pública tarifária: procedimento que tem por finalidade garantir a participação de todos os interessados na avaliação de proposta(s) tarifária(s) do(s) transportador(es), em conformidade com a regulamentação aplicável;

XIII - conta regulatória: conta que agrega, pelo menos, as receitas dos serviços de transporte, resultantes de recuperação insuficiente ou de recuperação em excesso, no âmbito de um regime de receita máxima permitida;

XIV - contrato de serviço de transporte: qualquer contrato firmado entre o carregador e o transportador para prestação de serviço de transporte, incluindo seus aditivos;

XV - data de início do serviço de transporte: data efetiva do início da prestação do serviço de transporte, nos termos do contrato de serviço de transporte;

XVI - depreciação regulatória: procedimento adotado para reconhecer, ao longo do tempo, a perda de valor dos ativos utilizados na prestação do serviço de transporte de gás natural, conforme critérios e prazos estabelecidos pela autoridade reguladora, visando refletir o consumo da vida útil dos ativos regulatórios e assegurar a adequada recomposição do capital investido, sendo considerada no cálculo da receita máxima permitida;

XVII - fator x: índice de eficiência utilizado para ajustar a receita máxima permitida e que visa incentivar ganhos de produtividade do transportador de gás natural e a sinalização adequada dos custos para a formação das tarifas de transporte;

XVIII - gasoduto de transporte: duto, integrante ou não de um sistema de transporte de gás natural, destinado à movimentação de gás natural ou à conexão de fontes de suprimento, conforme os critérios estabelecidos na Lei nº 14.134, de 8 de abril de 2021, ressalvados os casos previstos nos incisos XXIV e XXV do caput do art. 3º desta Lei, podendo incluir estações de compressão, de medição, de redução de pressão, de recebimento, de entrega, de interconexão, entre outros complementos e componentes, nos termos da regulação da ANP;

XIX - grupo homogêneo de pontos: um grupo composto por, no mínimo, um dos seguintes tipos de pontos:

- a) pontos de interligação de entrada;
- b) pontos de interligação de saída;
- c) pontos de entrada nacionais;
- d) pontos de saída nacionais;
- e) pontos de entrada a partir de instalações de armazenamento; pontos de saída para instalações de armazenamento;
- f) pontos de entrada a partir de instalações de Gás Natural Liquefeito (GNL);
- g) pontos de saída para instalações de GNL; e
- h) pontos de entrada a partir de instalações de produção;

XX - instalação de transporte: conjunto de instalações necessárias à prestação do serviço de transporte dutoviário de gás natural, incluindo tubulações e instalações auxiliares (componentes e complementos);

XXI - metodologia da tarifa de referência: metodologia aplicada à parte das receitas, provenientes dos serviços de transporte, a recuperar por meio de tarifas de transporte baseadas na capacidade, com o objetivo de obter as tarifas de referência;

XXII – MMBtu: sigla referente ao termo "*Million British Thermal Units*", ou seja, um milhão de BTUs (*British Thermal Units*).

XXIII - multiplicador: fator aplicado à tarifa de transporte firme anual aprovada, utilizado para calcular tarifa de transporte firme não anual;

XXIV – nominação de transporte: solicitação de quantidades de gás, mediante notificação ao transportador pelo próprio carregador, sendo por extensão, o verbo “nominar”, em qualquer forma que possa aparecer, entendido como o carregador notificando uma nominação para o transportador;

XXV - ponto de entrega ou ponto de saída: ponto nos gasodutos de transporte no qual o gás natural é entregue pelo transportador ao carregador ou a quem este venha indicar;

XXVI - ponto de recebimento ou ponto de entrada: ponto nos gasodutos de transporte no qual o gás natural é entregue ao transportador pelo carregador ou por quem este venha indicar;

XXVII - Receita Máxima Permitida (RMP): valor, expresso em Reais por ano (R\$/ano), que representa o total da receita bruta anual a que um transportador tem direito pela prestação dos serviços de transporte, exceto pela prestação do serviço de transporte interruptível;

XXVIII - serviço de transporte: receber, movimentar e entregar volumes de gás natural por meio de gasodutos de transporte, nos termos do respectivo contrato de serviço de transporte;

XXIX - serviço de transporte extraordinário: modalidade de contratação de capacidade disponível, a qualquer tempo, e que contenha condição resolutiva, vinculado à conclusão de processo de oferta e contratação de capacidade;

XXX - serviço de transporte firme: serviço de transporte no qual o transportador se obriga a programar e transportar o volume diário de gás natural solicitado pelo carregador até a capacidade contratada de transporte, estabelecida no contrato com o carregador;

XXXI - serviço de transporte firme não anual: modalidade de contratação firme da capacidade, com duração menor que um ano, podendo ser diário, mensal, trimestral ou flexível;

XXXII - serviço de transporte firme diário: modalidade de contratação firme da capacidade com duração de um dia, com oferta diária, cujo início da vigência deverá ocorrer em até cinco dias úteis após a solicitação da contratação;

XXXIII - serviço de transporte firme mensal: modalidade de contratação firme da capacidade com duração de um mês, com oferta para contratação em todos os meses do calendário, cuja vigência será do primeiro ao último dia do mês contratado;

XXXIV - serviço de transporte firme trimestral: modalidade de contratação firme da capacidade com duração de três meses, com oferta para contratação em qualquer trimestre do calendário, cuja vigência será do primeiro ao último dia do trimestre contratado;

XXXV - serviço de transporte firme flexível: modalidade de contratação firme da capacidade, com duração variável, que pode ser ofertado em qualquer tempo, cuja vigência tem término em 31 de dezembro do ano de contratação;

XXXVI - serviço de transporte interruptível: serviço de transporte que poderá ser interrompido pelo transportador, dada a prioridade de programação do serviço de transporte firme;

XXXVII - tarifa compartilhada: tarifa de transporte calculada com base nos custos, despesas e investimentos relacionados à capacidade de transporte existente somados aos custos, despesas e investimentos relacionados à capacidade de transporte resultante de ampliação da capacidade de transporte;

XXXVIII - tarifa de referência: tarifa de transporte estimada, visando estabelecer referencial indicativo para o início do processo de oferta e contratação de capacidade ou do processo de chamada pública;

XXXIX - tarifa de transporte: valor a ser pago pelo carregador ao transportador pelo serviço de transporte, em conformidade com o disposto no contrato de serviço de transporte celebrado entre as partes, o qual dispõe sobre as regras e condições específicas da contratação do serviço;

XL - tarifa incremental: tarifa de transporte calculada com base nos custos, despesas e investimentos relacionados exclusivamente à capacidade de transporte resultante de ampliação da capacidade de transporte;

XLI - transportador: empresa ou consórcio de empresas autorizados a exercer a atividade de transporte de gás natural; e

XLII - zona de entrada ou de saída: conjunto de pontos de entrada ou de saída situados próximos uns dos outros e que são considerados, respectivamente, um ponto de entrada ou um ponto de saída para aplicação da metodologia da tarifa de referência.

CAPÍTULO II

TARIFA DE TRANSPORTE

Seção I

Princípios Gerais

Art. 3º As tarifas de transporte de gás natural serão propostas pelo transportador e aprovadas pela ANP.

§1º A ANP realizará consulta pública tarifária nas seguintes hipóteses:

I - no processo de oferta e contratação de capacidade que ocorra no ano anterior ao início do Ciclo Tarifário ou a qualquer tempo, a critério da ANP, visando a aprovação da tarifa; ou

II - quando aplicável, no Processo de Chamada Pública para estimar a demanda efetiva por serviços de transporte de gás natural e contratar capacidade.

§2º O disposto no caput aplica-se a todos os gasodutos de transporte autorizados, cujas tarifas de transporte estejam submetidas à regulação pela ANP, independentemente da data de celebração dos contratos ou da existência de critérios contratuais de reajuste anteriores à entrada em vigor da Lei nº 14.134, de 8 de abril de 2021, observadas as disposições de transição previstas na Lei.

Art. 4º O serviço de transporte prestado pelo transportador será remunerado por meio de tarifas de transporte, as quais devem atender aos seguintes princípios:

I - representar a contraprestação da operação eficiente, segura e confiável do gasoduto de transporte;

II - permitir que o transportador possa obter receita suficiente para arcar com os seus custos, despesas e obrigações vinculados à prestação do serviço de transporte;

III - permitir que o transportador possa obter receita suficiente para remuneração justa e adequada do investimento em bens e instalações vinculados à prestação do serviço de transporte e da respectiva depreciação e amortização da base regulatória de ativos, o que corresponde à sua receita máxima permitida; e

IV - não implicar tratamento discriminatório ou preferencial entre carregadores.

Art. 5º A tarifa de transporte aplicável a cada serviço de transporte deve ser composta por uma estrutura de encargos relacionados à natureza dos custos, despesas e investimentos atribuíveis a sua prestação, devendo refletir:

I - os custos, despesas e investimentos incorridos em bases econômicas que efetivamente contribuam para a prestação do respectivo serviço de transporte;

II - os determinantes de custos, tais como a distância entre os pontos de recebimento e de entrega, a capacidade de transporte, o volume movimentado, o desequilíbrio entre os volumes recebidos e entregues, e o prazo de contratação; e

III - uma remuneração justa e adequada do investimento durante a sua vida útil esperada.

§ 1º Os determinantes de custo, de que trata o inciso II do caput, devem observar:

I - a participação de cada carregador e serviço de transporte que lhe caiba na ocorrência desses custos; e

II - a qualidade relativa entre os tipos de serviços de transporte oferecidos.

§ 2º Qualquer projeção de custo, de despesa ou de investimento necessária para a determinação da tarifa de transporte deve adotar metodologias amplamente reconhecidas e adotadas pelo mercado.

§ 3º A remuneração do investimento, de que trata o inciso III do caput, deve proporcionar ao transportador uma taxa de retorno sobre o capital condizente com os riscos envolvidos na prestação do serviço de transporte e as condições de financiamento prevalecentes no mercado, podendo a taxa de retorno sobre o capital:

I - ser estabelecida com base na média ponderada dos retornos aplicáveis a cada uma das fontes de recursos disponíveis, seja capital próprio ou capital de terceiros, sendo tais retornos determinados através de um modelo financeiro amplamente reconhecido e adotado pelo mercado, tal como o método do custo médio ponderado de capital; ou

II - ser estabelecida com base em metodologias alternativas, desde que estejam de acordo o § 3º do caput, e que seu uso seja solicitado pelo transportador e aprovado pela ANP .

§ 4º A estrutura de capital a ser considerada para fins do § 3º do caput deve:

I - ser compatível com uma estruturação financeira típica de um projeto de construção de instalações de transporte dutoviário de gás natural;

II - ter o custo da dívida aplicável ao projeto mensurado por meio da obtenção da taxa de juros:

a) já pactuada junto a um banco financiador; ou

b) oferecida por um banco emprestador, de prazo similar ao do projeto, na data em que o projeto está sendo avaliado.

§ 5º Reduções no custo da dívida devem ser informadas à ANP, em até trinta dias após a sua efetivação.

Seção II

Definição da Base Regulatória de Ativos

Art. 6º Serão considerados bens e instalações destinados à exploração da atividade de transporte de gás natural sob o regime de autorização aqueles expressamente autorizados pela ANP.

§ 1º A autorização de que trata o caput deve ocorrer previamente à realização do investimento por parte do transportador e, no caso de ampliação ou alteração na instalação de transporte, deverá ser solicitada pelo agente transportador, concomitantemente ao seu pedido à ANP para realizar a respectiva ampliação ou alteração na instalação de transporte sob sua responsabilidade.

§ 2º Comporão a base regulatória de ativos apenas os bens necessários à prestação de serviço de transporte.

§ 3º No caso de gasodutos de transporte em fase operacional, inclusive aqueles em operação na data de publicação desta Resolução, a metodologia de valoração da base regulatória de ativos utilizada pela ANP deverá levar em consideração, nesta ordem:

I - Custo Histórico Corrigido pela Inflação (CHCI), a qual consiste no valor atual dos ativos, descontada a depreciação e a amortização havidas até a data de estabelecimento da tarifa de transporte; ou

II - Custo de Reposição Novo (CRN), a qual consiste no custo de reposição dos ativos, descontada a depreciação e a amortização havidas até a data de estabelecimento da tarifa de transporte; ou

III - o valor dos ativos resultante da aplicação de metodologias alternativas e amplamente reconhecidas e adotadas pelo mercado, descontada a depreciação e a amortização havidas até a data de estabelecimento da tarifa de transporte.

§ 4º A aplicação da metodologia de valoração da BRA seguirá a ordem em que estão listadas nos incisos do § 3º, mediante a impossibilidade, devidamente justificada, de aplicação da metodologia descrita no inciso anterior.

§ 5º O método de depreciação empregado para descontar o valor dos ativos deve ser amplamente reconhecido e adotado pelo mercado, tal como o método linear (ou quotas constantes), devendo o cálculo de depreciação refletir a perda de valor econômico dos bens e instalações pelo uso, pela ação da natureza ou pela obsolescência, considerando a vida útil de cada grupo de bens e instalações.

§ 6º O método de amortização empregado para descontar o valor dos ativos deve ser amplamente reconhecido e adotado como boa prática contábil pelo mercado, devendo o cálculo de amortização:

I - refletir a perda de capital;

II- estar compatível com a vida útil econômica do ativo; e

III - ser aplicado uniformemente.

§ 7º Em se tratando de gasodutos de transporte que não se encontram em fase de operação, o valor da base regulatória de ativos será o custo de investimento efetivamente incorrido na sua fase de construção.

§ 8º O valor da base regulatória de ativos dos gasodutos de transporte e as autorizações para investimento de que trata o caput e o § 2º serão publicizados no âmbito da consulta pública tarifária, obedecendo aos princípios da publicidade e da transparência.

Art. 7º Na avaliação dos ativos vinculados ao serviço de transporte, visando à definição da receita máxima permitida para um novo ciclo tarifário, devem ser observadas as seguintes diretrizes:

I - os valores monetários da base regulatória de ativos inicial e a respectiva depreciação serão atualizados pela variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) observada no ciclo tarifário anterior;

II - novos ativos, aprovados pela ANP após o início do ciclo tarifário vigente, farão parte da base regulatória de ativos incremental que será considerada na avaliação dos ativos para a definição da receita máxima permitida para o ciclo tarifário seguinte;

III - os valores finais da avaliação, de que trata o caput, serão obtidos a partir da soma dos valores atualizados da base regulatória de ativos inicial e os valores de inclusões aprovadas para compor a base regulatória de ativos incremental, ocorridas entre as datas-bases das revisões anterior e atual, conforme a equação no Anexo I.

IV - não serão considerados na composição da base regulatória de ativos inicial, os ativos pagos pelo carregador no contrato de transporte, exceto pela parcela que, comprovadamente, se tratar de ativos utilizados na prestação do serviço de transporte que:

a) representam investimentos efetivamente realizados; e

b) ainda necessitam de recuperação econômica por meio das tarifas.

Seção III

Determinação e Atualização da Receita Máxima Permitida

Determinação da Receita Máxima Permitida

Art. 8º Para a determinação da receita máxima permitida será aplicada a metodologia do Fluxo de Caixa Descontado Livre da Firma (FCDLF), considerando como componentes e premissas:

I - o Custo Médio Ponderado do Capital (CMPC) ou *Weighted Average Cost of Capital* (WACC, na sigla em inglês);

II - a base regulatória de ativos, incluindo investimentos previstos;

III - custos de operação e manutenção (O&M); e

IV - despesas gerais e administrativas (G&A).

Art. 9º. A definição do CMPC (ou WACC) deverá considerar estrutura de capital que reflita níveis de alavancagem eficientes e consistentes com a regulação econômica por incentivos.

§ 1º Os custos de capital próprio serão definidos pelo modelo *Capital Asset Pricing Model* (CAPM, na sigla em inglês) ou uma de suas variantes.

§ 2º Os custos do capital de terceiros serão definidos pelo modelo CAPM da dívida, adicionando à taxa livre de risco os prêmios de risco de captação de recursos de terceiros (empréstimos).

§ 3º A cesta de parâmetros e indicadores, necessários à determinação do custo do capital próprio e do custo do capital de terceiros, será divulgada pela ANP:

I - antes do início do processo de oferta e contratação de capacidade, para a prestação de serviço de transporte firme em gasodutos de transporte existentes; ou

II – antes do início do processo de chamada pública, para estimar demanda por serviço de transporte para novos gasodutos.

Art. 10. As estimativas de custos de operação e manutenção (O&M) e de despesas gerais e administrativas (G&A) devem ser baseadas em dados históricos da transportadora e referenciais de eficiência nacional ou internacional.

Art. 11. Os transportadores devem encaminhar para aprovação da ANP suas propostas de tarifa de referência:

I - para a prestação de serviço de transporte firme em gasodutos de transporte existentes, visando o início do processo de oferta e contratação de capacidade; e

II - quando aplicável, , para estimar demanda por serviço de transporte, visando o início do processo de chamada pública. ,

§1º As propostas de tarifa de referência a serem encaminhadas para aprovação da ANP, nos termos do caput, devem conter, no mínimo:

I - a apresentação da estruturação financeira do projeto, contendo:

a) a identificação de todas as fontes de financiamento consideradas no projeto;

b) as condições da captação do capital de terceiros: e

c) informações adicionais necessárias para a correta compreensão de cada instrumento financeiro apresentado;

II - o fluxo de caixa descontado referente ao projeto;

III - a memória de cálculo da taxa de desconto utilizada no fluxo descontado referente ao projeto de que trata o inciso II;

IV - os investimentos já realizados, quando aplicável, e a projeção dos gastos com a definição, aquisição, construção, instalação e montagem do gasoduto de transporte, divididos, no mínimo, entre as seguintes categorias:

a) duto (linha-tronco e ramais);

b) complementos (pontos de recebimento, pontos de entrega, estações de medição, estações de compressão, dentre outros);

c) componentes e equipamentos (lançadores e recebedores de *pigs* e esferas, válvulas, flanges, juntas, dentre outros);

d) construção e montagem (preparação de faixa do gasoduto, travessias e cruzamentos, condicionamento, comissionamento, dentre outros);

e) licenciamento ambiental;

f) liberação, uso ou compartilhamento da faixa de servidão ou servidão administrativa;

g) administração da obra; e

h) projeto de engenharia (estudos de viabilidade, projeto básico, projeto executivo, dentre outros);

V - a projeção dos custos de operação e manutenção, além das despesas gerais e administrativas;

VI - o grau de incerteza associado à projeção dos parâmetros dos incisos IV e V;

VII - a capacidade de transporte planejada, ou a capacidade de transporte aferida, conforme o caso;

VIII - a projeção da demanda por capacidade contratada de transporte;

IX - o poder calorífico de referência do gás natural.

§ 1º A ANP analisará a proposta de tarifa de transporte, apresentada pelo transportador solicitante, no prazo máximo de noventa dias, contados da data de entrega da proposta para aprovação da ANP, nos termos do caput.

§ 2º A ANP poderá solicitar, ao transportador, informações adicionais e, neste caso, o prazo mencionado no § 1º do caput passa a ser contado da data de entrega das informações adicionais.

Atualização da RMP

Art. 12. A receita máxima permitida será objeto de reajuste anual ao final de cada ano de um ciclo tarifário, considerando a atualização pela inflação e a aplicação do fator x, conforme a equação do Anexo II.

§ 1º A ANP especificará o(s) indicador(es) econômico(s) para a definição do índice de inflação a ser considerado no reajuste anual da receita máxima permitida.

§ 2º A metodologia de definição do fator x, bem como as metas de eficiência relacionadas, serão definidas e divulgadas pela ANP antes:

I - do início do processo de oferta e contratação de capacidade, para a prestação de serviço de transporte firme em gasodutos de transporte existentes; ou

II - do início do processo de chamada pública, para estimar demanda por serviço de transporte.

§ 3º O valor do fator x na equação de atualização da RMP será considerado nulo, até que a ANP conclua os estudos e procedimentos de participação social para definir a metodologia para determinação do fator x, bem como as metas de eficiência relacionadas.

Seção IV

Metodologia de Cálculo da Tarifa de Referência

Art. 13. A metodologia de cálculo da tarifa de referência tem por objetivo:

I - permitir que os carregadores reproduzam o cálculo das tarifas de referência; e

II - ter em conta os custos estimados para a prestação eficiente de serviços de transporte, considerando o nível de complexidade da rede de transporte.

§ 1º A divisão entre fator locacional e fator postal será definida pela ANP no último ano do ciclo tarifário corrente para vigor no ciclo tarifário subsequente.

Art. 14. A metodologia de cálculo da tarifa de referência deve aplicar os critérios de Distância Ponderada pela Capacidade (Capacity Weighted Distance – CWD), detalhados no anexo III desta Resolução.

§ 1º Para efeitos de aplicação da metodologia de cálculo da tarifa de referência, de que trata o caput, são considerados os seguintes parâmetros:

I - a parte das receitas dos serviços de transporte a serem recuperadas por meio de tarifas de transporte baseadas na capacidade;

II - a capacidade contratada prevista em cada ponto e zona de entrada e em cada ponto e zona de saída;

III - a distância mais curta das rotas do gasoduto entre um ponto ou zonas de entrada e um ponto ou zonas de saída do gasoduto, caso seja possível combinar pontos entrada e pontos de saída em um cenário de fluxo relevante;

IV - as combinações de pontos de entrada e de pontos de saída, em que alguns pontos de entrada e alguns pontos de saída possam ser combinados em um cenário relevante de fluxos; e

V - a divisão entre entrada e saída, de que trata o art. 15, ou seja, a repartição entre a receita proveniente das tarifas de transporte baseadas na capacidade em todos os pontos de entrada e a receita proveniente das tarifas de transporte baseadas na capacidade em todos os pontos de saída.

Parágrafo único. No cálculo da distância entre os pontos ou zonas de entrada e os pontos ou zonas de saída, o fato do gasoduto ser bidirecional não será levado em consideração.

Seção V

Divisão entre Entrada e Saída

Art. 15. A divisão entre entrada e saída consiste na repartição entre:

I - a parcela da RMP que deve ser recuperada pelas tarifas de transporte baseadas na capacidade em todos os pontos e zonas de entrada; e

II - a parcela da RMP proveniente das tarifas de transporte baseadas na capacidade em todos os pontos e zonas de saída.

§ 1º A divisão entre entrada e saída, de que trata o caput, será definida pela ANP no último ano do ciclo tarifário corrente para vigor no ciclo tarifário subsequente.

§ 2º Os encargos de capacidade, de que trata o art. 19, para pontos de entrada e saída serão determinados de forma independente.

Art. 16. A mesma metodologia da tarifa de referência será aplicada a todos os pontos de entrada ou a todos os pontos de saída de um dado gasoduto, sem prejuízo das exceções previstas nesta Resolução.

Parágrafo único. Eventuais ajustes à aplicação da metodologia da tarifa de referência a todos os pontos de entrada e de saída só podem ser feitos:

I - em conformidade com princípios da livre concorrência e da garantia de livre acesso a novos agentes; ou

II - como resultado:

a) da avaliação comparativa pela ANP, de modo que as tarifas de referência, em um dado ponto de entrada e de saída, sejam ajustadas para que seus valores resultantes cumpram o nível competitivo das tarifas de referência;

b) da equalização por parte do transportador, conforme decisão da ANP, de modo que a mesma tarifa de referência seja aplicada a alguns ou a todos os pontos dentro de um grupo homogêneo de pontos; ou

c) do redimensionamento da tarifa devido a redistribuição dos custos do serviço de transporte, conforme decisão da ANP, de modo que as tarifas de referência em todos os pontos de entrada ou de saída, ou em ambos, sejam ajustadas, pela adição ou pela subtração de uma constante aos seus valores.

Seção VI

Previsão de Capacidade de Transporte a ser Contratada

Art.17. A projeção de demanda por capacidade de transporte contratada corresponde à estimativa de demanda por capacidade de transporte firme, feita pelo transportador para os cinco anos subsequentes ao ano do dimensionamento para a proposta tarifária.

§ 1º O transportador enviará à ANP a projeção de demanda por capacidade contratada de transporte, a ser confirmada em procedimento de manifestação de interesse, no âmbito do processo de oferta e contratação de capacidade anual,

§ 2º Caso a demanda por capacidade, resultante do procedimento de manifestação de interesse, seja inferior à projeção indicada no §1º, será mantida a tarifa de referência, cuja recuperação será destinada aos serviços de transporte firme não anuais, até o limite da receita máxima permitida.

§ 3º Demanda por capacidade, confirmada em procedimento de manifestação de interesse, superior à projeção mencionada no caput, ensejará a reavaliação da tarifa para alinhamento à receita máxima permitida.

Art. 18 A projeção de demanda por capacidade contratada de transporte, conforme descrita no art. 17, será substituída pela capacidade de transporte efetivamente contratada no ano n, quando da realização do processo de oferta e contratação de capacidade anual do ano n + 1.

§ 1º O transportador pode solicitar à ANP a atualização de sua projeção de demanda por capacidade de transporte, de que trata o art. 17.

§ 2º Quando da realização do processo de oferta e contratação de capacidade anual do ano n + 1, o transportador enviará à ANP a projeção de demanda por capacidade contratada de transporte correspondente ao ano n + 6.

§ 3º Para fins de cálculo tarifário, caberá a ANP, a seu critério ou por solicitação do transportador decidir sobre a substituição da projeção de demanda por capacidade contratada de transporte por outra forma de mensuração de capacidade de transporte.

Seção VII

Encargos das Tarifas de Transporte

Art. 19. A tarifa de transporte aplicável ao serviço de transporte firme será estruturada, no mínimo, com base nos seguintes encargos:

I - Encargo de Capacidade de Entrada (ECE): correspondente à tarifa de transporte calculada pela metodologia CWD, detalhada no Anexo III, para os pontos de entrada, incluindo pontos de interconexão, de acordo com o percentual estabelecido para cada ano do ciclo tarifário;

II - Encargo de Capacidade de Transporte (ECT): correspondente à tarifa de transporte calculada pela metodologia postal, para os pontos de entrada e as zonas de saída, separadamente, de acordo com o percentual estabelecido para cada ano;

III - Encargo de Capacidade de Saída (ECS): correspondente à tarifa de transporte calculada pela metodologia CWD, detalhada no Anexo I, para as zonas de saída, incluindo pontos de interconexão, de acordo com o percentual estabelecido para cada ano do ciclo tarifário;

IV - Encargo de Movimentação (EM): correspondente ao componente variável dos custos para a movimentação do gás natural, excluindo-se os custos com a aquisição do gás de uso do sistema (GUS);

V - Encargo de Capacidade de Empacotamento (ECEmp): correspondente ao custo com aquisição do gás para empacotamento da rede de transporte; e

VI - Encargo de Balanceamento: correspondente aos custos fixos relacionados aos serviços de balanceamento da rede de transporte.

§ 1º O valor referente ao GUS será cobrado através de encargo apartado da tarifa de transporte aprovada, com vistas ao seu repasse integral aos carregadores, de modo que a transportadora não incorra em ganho ou perda com a operação.

Art. 20. Poderão estar contidos na tarifa de transporte os seguintes encargos opcionais:

I - encargo de congestionamento: custos relacionados a soluções comerciais para eliminar ou mitigar restrições físicas no serviço de transporte;

II - encargo de projetos de interesse comum: custos relacionados a inovações ou benfeitorias ao sistema de transporte, não computadas como investimento; e

III - outros encargos, mediante aprovação prévia da ANP.

Seção VIII

Multiplicadores das Tarifas de Transporte Firme

Art. 21. A tarifa de transporte aplicável ao serviço de transporte firme não anual será estruturada a partir da tarifa de transporte firme anual aprovada e o respectivo multiplicador.

§1º A tarifa de transporte aplicável ao serviço de transporte firme não anual, de que trata o caput, deve refletir:

I - os custos, as despesas e os investimentos relacionados às capacidades contratada e disponível de transporte existentes; e

II - os gastos relacionados à demanda adicional por capacidade contratada de transporte, tal como nas condições da prestação do serviço de transporte.

Art. 22. Poderão ser revertidas em saldo da conta regulatória:

I - as receitas, decorrentes da prestação do serviço de transporte firme não anual, quando não aplicadas como mecanismo de compensação de capacidade prevista e não contratada após a submissão das propostas garantidas no Processo de Oferta e Contratação de Capacidade;

II - a remuneração dos ativos efetivamente empregados na prestação de tais serviços de transporte; e

III - a cobertura dos custos e despesas adicionais do transportador.

Art. 23. Os preços de reserva para produtos cuja contratação de capacidade firme não anual seja por período trimestral, mensal e diário, são calculados pela multiplicação do nível do multiplicador pela tarifa de referência dividido por trezentos e sessenta e cinco, sendo o resultado desta operação multiplicado pelo período de duração da capacidade contratada, conforme equação do Anexo IV.

Art. 24. Os preços de reserva para produtos cuja contratação de capacidade firme não anual seja por período intradiário são calculados pela multiplicação do nível de multiplicador pela tarifa de referência divididos por oito mil setecentos e sessenta, sendo o resultado desta operação multiplicado pela duração da capacidade, conforme equação do Anexo V.

Art. 25. O nível dos multiplicadores para os produtos relacionados a serviços de transporte firme não anual deverá ser proposto pelo transportador e aprovado pela ANP.

Parágrafo único. Para a definição do nível dos multiplicadores de que trata o art. 26, deverão ser observados:

- a) o equilíbrio entre facilitar o comércio de gás natural no curto prazo e fornecer sinais de longo prazo para investimento na rede de transporte;
- b) o impacto dos multiplicadores nas receitas dos serviços de transporte e em sua recuperação;
- c) a necessidade de evitar o subsídio cruzado entre carregadores que contratam produtos de capacidade anuais e de curto prazo;
- d) as situações de congestionamento físico e contratual; e
- e) o impacto nos fluxos de gás natural entre os transportadores.

Art. 26. O nível dos multiplicadores para os produtos relacionados a serviços de transporte firme não anual deverá estar contido nos seguintes intervalos:

I - diário: não deve ser inferior a 1,5 (um inteiro e cinco décimos) e nem superior a 1,75 (um inteiro e setenta e cinco centésimos); e

II - mensal, trimestral ou flexível: não deve ser inferior 1 (um) e nem superior a 1,5 (um inteiro e cinco décimos).

Seção IX

Tarifas de Serviço de Transporte Interruptível

Art. 27. A tarifa de transporte aplicável ao serviço de transporte interruptível será estruturada com base em um único encargo volumétrico, tomando como referência o serviço de transporte firme.

§1º O valor da tarifa de transporte de que trata o caput deve ser estabelecido em função:

I - da probabilidade de interrupção do serviço de transporte;

II - do fator de carga do(s) serviço(s) de transporte firme prestado(s);

III - dos custos e despesas adicionais do transportador, quando aplicável; e

IV - das demais condições da prestação do serviço de transporte interruptível.

§ 2º O transportador repassará aos carregadores, detentores de contratos de serviço de transporte em modalidade firme, 90% (noventa por cento) do resultado da contratação de serviços de transporte interruptíveis, decorrentes da utilização de capacidade ociosa.

§ 3º O repasse aos carregadores de que trata o §2º será realizado na forma de desconto na tarifa de transporte aplicável a este serviço, descontados os tributos a serem recolhidos, de forma proporcional ao valor de cada contrato de serviço de transporte em modalidade firme no correspondente percurso utilizado.

§ 4º A parcela de 10% (dez por cento) da tarifa de transporte aplicável ao serviço de transporte interruptível destinada ao transportador não será considerada para o cálculo da receita máxima permitida.

Art. 28. Os preços de reserva para serviço de transporte interruptível devem ser calculados multiplicando os preços de reserva por fator multiplicador, diretamente relacionado com a probabilidade de atendimento, conforme o Anexo VI.

§ 1º A probabilidade de atendimento é calculada a partir da probabilidade de não-utilização da totalidade da capacidade contratada de transporte em todos os contratos de transporte firmes em vigor vinculados a determinado ponto de entrada ou determinada zona de saída.

§ 2º Para cada ponto de entrada e zona de saída, será calculada a probabilidade de atendimento que será utilizada para o cálculo da tarifa de transporte interruptível aplicável.

§ 3º O cálculo da probabilidade de atendimento será realizado com base nos seguintes parâmetros:

- a) média aritmética das quantidades diárias nominadas pelo carregador para um determinado mês de faturamento, sendo que não serão contabilizados para cálculo da média os dias em que não houve quantidades nominadas no contrato; e
- b) a série histórica de volumes efetivamente movimentados nos doze meses anteriores à data de assinatura do contrato.

§ 4º A probabilidade de atendimento será calculada pela média entre número de dias com capacidade ociosa igual ou maior às quantidades diárias nominadas pelo carregador e número total de dias da série histórica com ocorrência de capacidade ociosa, vezes 100% (cem por cento), de acordo com a equação do Anexo VII.

§ 5º Após a definição da probabilidade de atendimento, o fator multiplicador das tarifas de transporte interruptível deverá ser identificado, conforme o Anexo VI.

§ 6º O transportador deverá informar ao carregador as mudanças na probabilidade de atendimento que impliquem em alteração do fator multiplicador.

§ 7º O transportador deverá definir o prazo mínimo de antecedência para comunicação, ao carregador, de interrupção do serviço de transporte interruptível.

§ 8º O transportador deverá apresentar à ANP uma avaliação da probabilidade de atendimento, contendo:

I - a lista de todos os produtos de capacidade interruptível oferecidos, incluindo:

- a) o intervalo associado à probabilidade de atendimento, com indicação das respectivas capacidades mínima e máxima; e
- b) o nível de desconto aplicado, por ponto de entrada e zona de saída;

II – a explicação do cálculo da probabilidade de atendimento, para cada tipo de produto; e

III – os dados utilizados para o cálculo da probabilidade de atendimento.

§9º. Após apreciação pela ANP, o transportador deverá divulgar as probabilidades de atendimento em seu respectivo sítio eletrônico, na internet, bem como todas as informações pertinentes ao serviço de transporte interruptível.

Seção X

Tarifas de Serviço de Transporte Extraordinário

Art. 29. A tarifa de transporte aplicável ao serviço de transporte extraordinário será estruturada a partir da tarifa de transporte firme anual aprovada, devendo seu valor ser estabelecido a partir dos custos, despesas e investimentos relacionados à capacidade contratada de transporte e à capacidade disponível existentes, somados aos gastos relacionados à demanda adicional por capacidade contratada de transporte, assim como nas condições da prestação do serviço de transporte extraordinário.

Art. 30 As receitas decorrentes da prestação do serviço de transporte extraordinário deverão ser revertidas para:

- I - a redução das tarifas de transporte do serviço de transporte firme, quando couber;
- II - a redução da respectiva remuneração dos ativos efetivamente empregados na prestação do(s) serviço(s) de transporte; e
- III - a cobertura dos custos e despesas adicionais do transportador.

Seção XI

Tarifa Compartilhada e Tarifa Incremental

Art. 31. Os conceitos de tarifa incremental e tarifa compartilhada serão aplicados na definição das tarifas a serem pagas pelos usuários da nova capacidade e/ou infraestrutura criada, para investimentos:

I - na construção de novos gasodutos, incluindo componentes e complementos;

II - na construção de novos ramais; e

III - nas extensões e ampliações de gasodutos existentes.

§ 1º As tarifas incrementais serão aplicadas a todos os investimentos cujos custos médios sejam superiores aos custos médios do gasoduto ou sistema de gasodutos a ser ampliado, estendido ou ao qual o novo gasoduto pretenda se interconectar.

§ 2º As tarifas compartilhadas serão aplicadas a todos os investimentos cujos custos médios sejam inferiores aos custos médios do gasoduto ou sistema de gasodutos a ser ampliado, estendido ou ao qual o novo gasoduto pretenda se interconectar.

§ 3º A comparação dos custos médios mencionada nos §§1º e 2º deverá ser apresentada pelo proponente de investimento, de que trata o caput, considerando todo o horizonte de retorno do investimento

Seção XII

Aprovação das Tarifas de Transporte

Aprovação das Tarifas de Transporte Firme

Art. 32. O transportador deve encaminhar para aprovação da ANP, no prazo de sessenta dias antes da data de início do serviço de transporte:

§ 1º a proposta de tarifa de transporte firme, acompanhada:

I - da memória de cálculo da tarifa de transporte;

II - dos gastos projetados e;

III - da comprovação dos gastos efetivamente realizados para a prestação do respectivo serviço de transporte ofertado; ou

§ 2º A proposta de tarifas de transporte aplicáveis à prestação do serviço de transporte firme em novos gasodutos de transporte, acompanhada:

I - da memória de cálculo, contemplando os custos, as despesas e os gastos com a aquisição, construção, montagem e instalação do gasoduto de transporte efetivamente realizados;

II - da revisão dos investimentos, custos e despesas projetados; e

III - da comprovação dos gastos efetivamente realizados.

Aprovação das Tarifas de Transporte Firme Não Anual

Art. 33. O transportador deve encaminhar para aprovação da ANP, no prazo de sessenta dias antes da data de início do serviço de transporte, a proposta de tarifa de transporte firme não anual, conforme o art. 21.

Parágrafo único. A proposta de tarifa para os serviços de transporte firme não anual, a ser enviada à ANP pelo transportador, nos termos do caput, deve estar acompanhada:

- I - da memória de cálculo da tarifa;
- II – da indicação dos gastos projetados; e
- III - da comprovação dos gastos efetivamente realizados.

Aprovação das Tarifas de Transporte Interruptível

Art. 34. O transportador deve encaminhar para aprovação da ANP, no prazo de sessenta dias antes da data de início do serviço de transporte, proposta de tarifa de transporte, de que trata o art. 27, acompanhada:

- I - da memória de cálculo da tarifa de transporte;
- II – da indicação dos gastos projetados; e
- III - da comprovação dos gastos efetivamente realizados para a prestação do serviço de transporte interruptível ofertado.

Aprovação das Tarifas de Transporte Extraordinário

Art. 35 O transportador deve encaminhar para aprovação da ANP, no prazo de sessenta dias antes da data de início do serviço de transporte extraordinário, a proposta de tarifa de transporte, nos termos do art. 30 , acompanhada:

- I - da memória de cálculo da tarifa de transporte;
- II - da indicação dos gastos projetados; e
- III - da comprovação dos gastos efetivamente realizados para a prestação do serviço de transporte extraordinário ofertado.

Seção XIII

Atualização da Tarifa de Transporte

Art. 36. As tarifas de transporte poderão ser reajustadas a cada 12 doze meses contados a partir da data do seu estabelecimento.

Art. 37. O reajuste da tarifa de transporte deverá considerar cesta de parâmetros e indicadores a ser proposta pelo transportador e aprovado pela ANP.

Seção XIV

Hipóteses de Revisão da Tarifa de Transporte

Art. 38. A aprovação de investimento de que trata o art. 6º desta Resolução implicará a revisão da tarifa de gasodutos de transporte de maneira a contemplar a inclusão dos novos bens e instalações na base regulatória de ativos.

Art. 39. A desativação, temporária ou permanente, de instalações de transporte, pelo transportador, implicará a revisão da tarifa de gasodutos de transporte sob o regime de autorização, de maneira a contemplar a alteração dos bens e instalações na base regulatória de ativos.

Art. 40. A criação, alteração, suspensão ou extinção de qualquer tributo ou encargo legal que tenha impacto nas receitas do transportador autorizado, exceto tributos sobre a renda, implicará revisão da tarifa de gasodutos de transporte sob o regime de autorização, para mais ou para menos, conforme o caso.

Art. 41. As tarifas de transporte aplicáveis à prestação do serviço de transporte firme aprovadas pela ANP serão revisadas a cada cinco anos, a contar da data de início do serviço de transporte.

§ 1º O processo de revisão periódica será conduzido pela ANP em observância aos princípios da publicidade e da transparência, tendo como objetivo a atualização e a adequação da metodologia e dos parâmetros utilizados para o cálculo da remuneração do investimento às condições macroeconômicas e de mercado prevalecentes no país.

§ 2º A ANP, no prazo de cento e oitenta dias antecedente à data-base para revisão da tarifa, solicitará ao transportador o encaminhamento da proposta de revisão das tarifas de transporte.

§ 3º A revisão de que trata o caput implicará o recálculo das tarifas de transporte aplicáveis aos demais serviços de transporte que tenham sido determinadas em função do serviço de transporte firme.

Art. 42. As revisões de que tratam os arts. 38, 39, 40 e 41 terão efeitos sobre as tarifas de transporte após aprovação da ANP.

Art. 43. As reduções nas tarifas de transporte referentes ao serviço de transporte firme estarão condicionadas à comprovação, pelo carregador, do seu repasse integral ao preço de venda do gás natural, sempre que tais reduções forem provenientes:

- I - da aplicação de tarifa compartilhada;
- II - do repasse do resultado da venda de serviços de transporte interruptíveis; ou
- III - da reversão das receitas do serviço de transporte extraordinário.

Parágrafo único. A ausência da comprovação de que trata o caput será informada pela ANP ao transportador, que deverá, conforme o caso:

- I - reverter a tarifa compartilhada para tarifa incremental;
- II - converter o desconto na tarifa de transporte, de que trata o art. 8º, § 1º em descontos aplicáveis à própria modalidade interruptível; ou
- III - reverter as receitas do serviço de transporte extraordinário em descontos aplicáveis à própria modalidade.

CAPÍTULO III

DA CONTA REGULATÓRIA

Art. 44. As receitas resultantes de recuperação insuficiente ou recuperação em excesso obtidas pelo operador da rede de transporte, em cada ano de um mesmo ciclo tarifário serão atribuídas à conta regulatória, exceto se tiverem sido estabelecidas outras regras nos termos do arcabouço regulatório vigente.

§ 1º As receitas dos serviços de transporte correspondem ao resultado da diferença entre a receita efetivamente obtida relacionada ao serviço de transporte de gás natural e a receita máxima permitida, dentro de cada ano em um mesmo ciclo tarifário.

§ 2º O resultado da diferença entre a receita efetivamente obtida relacionada ao serviço de transporte de gás natural e a receita máxima permitida, de que trata o § 1º do caput pode ser:

- I - positivo, indicando que houve uma recuperação em excesso da receita dos serviços de transporte; ou

II - negativo, indicando que houve uma recuperação insuficiente da receita dos serviços de transporte.

§ 3º Será considerada como hipótese de recuperação insuficiente a rescisão contratual imputável exclusivamente ao carregador e não coberta por garantias contratuais.

§ 4º Serão consideradas hipóteses de recuperação excessiva:

I - a cobrança de penalidades;

II - a cobrança de excedentes autorizados ou não autorizados;

III - a contratação de serviço de transporte firme não anual, exceto quando a receita deste tipo de contratação seja destinada à compensação de capacidade prevista e não contratada após a submissão das propostas garantidas no processo de oferta e contratação de capacidade; e

IV – a parte ou a totalidade de prêmios dos leilões de capacidade, quando estes não estiverem sendo utilizados para solução de congestionamento físico da rede de transporte;

§ 5º O saldo desta da regulatória poderá ser revertido, a critério da ANP, em investimentos na infraestrutura de transporte e nas tarifas de transporte ou ser destinado a outros fins.

§ 6º A cada operador da rede de transporte caberá uma conta regulatória individualizada.

§ 7º O saldo da conta regulatória de determinado ano do ciclo tarifário pode ser convertido, total ou parcialmente, em entrada para a receita máxima permitida em períodos subsequentes, de modo que:

I - saldos positivos da conta regulatória resultarão na redução da tarifa de transporte; e

II - saldos negativos da conta regulatória resultarão na elevação da tarifa de transporte.

§ 8º O incremento tarifário em função de recuperação insuficiente de receita não poderá exceder 5% (cinco por cento) dos valores das tarifas de transporte estabelecidas ao final do processo de oferta de capacidade.

§ 9º A recuperação insuficiente de um dado período pode ser fracionada por vários períodos tarifários subsequentes, especialmente em função do limite superior de incremento tarifário estabelecido no § 8º do caput.

CAPÍTULO IV DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 45. A ANP poderá, a seu critério, exigir do transportador os registros contábeis relativos ao projeto ou a apresentação de relatório de auditoria independente específico do gasoduto de transporte, cuja tarifa de transporte se encontra em processo de aprovação, para a verificação do atendimento ao disposto nos arts. 4º, 5º e 6º desta Resolução.

Art. 46. As tarifas de transporte aplicáveis a qualquer tipo de serviço de transporte, assim como seus critérios de reajuste, deverão ser comunicadas à ANP pelos transportadores e divulgadas ao mercado na página principal do sítio eletrônico do transportador, com acesso livre a qualquer interessado.

Art. 47. Fica revogada a Resolução ANP nº 15 de 14 de março de 2014.

Art. 48. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

[nome completo]
Diretor(a)-Geral

ANEXO I

(a que se refere o art. 7º, inciso III)

Determinação da Base Regulatória de Ativos Inicial

$$BRA_t = BRA_{t-1} + D + B + BRA_i$$

onde:

BRA_t – base regulatória de ativos inicial do ciclo tarifário ‘t’

BRA_{t-1} – base regulatória de ativos inicial do ciclo tarifário anterior ‘t - 1’

D – depreciação regulatória dos ativos da base regulatória de ativos inicial do ciclo tarifário anterior ‘t - 1’

B – baixas de ativos da base regulatória de ativos inicial do ciclo tarifário anterior ‘t - 1’

BRA_i – base regulatória de ativos incremental do ciclo tarifário anterior ‘t - 1’

ANEXO II

(a que se refere o art. 12º)

Atualização da Receita Máxima Permitida

$$RMP_{t+1} = RMP_t \times (1 + \text{Inflação}_t - \text{Fator } X_t)$$

onde:

RMP_{t+1} : receita máxima permitida no ano seguinte;

RMP_t : receita máxima permitida no ano atual;

Inflação: Índice de inflação;

Fator x: fator de eficiência, conforme art. 2º, inciso XVII.

ANEXO III

(a que se referem o art. 14 e o art. 19, incisos I e III)

Metodologia CWD

A presente metodologia de cálculo da tarifa de transporte pela capacidade ponderada pela distância está baseada em metodologia publicada pela ACER – Agency for Cooperation of Energy Regulators¹

As tarifas de referência são calculados nas seguintes etapas sucessivas: (a), (b), (c), (d) (e) e (f).

a) Identificar as seguintes variáveis:

RMP – Receita Máxima Permitida

δ - parcela da RMP a ser recuperada pelos pontos de entrada

$(1 - \delta)$ - parcela da RMP a ser recuperada pelos pontos de saída

R_E – receita a ser recuperada pelos pontos de entrada, obtida por $(\delta \times RMP)$

R_S – receita a ser recuperada pelos pontos de saída, obtida por $((1 - \delta) \times RMP)$

b) Calcular o ponderador das distâncias pela capacidade em cada ponto

$$P_{Ei} = \frac{C_{Ei}}{\sum C_{Ei}}$$

$$P_{Sj} = \frac{C_{Sj}}{\sum C_{Sj}}$$

Onde:

P_{Ei} – Ponderador das distâncias pela capacidade no ponto de entrada “i”

P_{Sj} – Ponderador das distâncias pela capacidade no ponto de saída “j”

C_{Ei} – Capacidade no ponto de entrada “i”

$\sum C_{Ei}$ – Somatório da capacidade de todos os pontos de entrada

C_{Sj} – Capacidade no ponto de saída “j”

$\sum C_{Sj}$ – Somatório da capacidade de todos os pontos de saída

c) Calcular a capacidade ponderada pela distância

$$DM_{Ei} = \sum P_{Ei} \times D_{Ei,Sj}$$

$$DM_{Sj} = \sum P_{Sj} \times D_{Ei,Sj}$$

DM_{Ei} – Distância média ponderada pela capacidade no ponto de entrada “i”

¹ ACER (Agency for Cooperation of Energy Regulators); Tariff Methodologies: Examples Illustrating the document Public Consultation on Draft Framework Guidelines on rules regarding harmonised transmission tariff structures for gas; 2013

DM_{Sj} – Distância média ponderada pela capacidade no ponto de saída “j”

ΣP_{Ei} – Somatório do Ponderador das distâncias pela capacidade em todos os pontos de entrada

ΣP_{Sj} – Somatório do Ponderador das distâncias pela capacidade em todos os pontos de saída

$D_{Ei,Sj}$ – é a distância entre um determinado ponto de entrada e um determinado ponto de saída.

d) Calcular o peso do ponderador da receita em cada ponto de entrada ou saída

$$W_{Ei} = \frac{P_{Ei} \times DM_{Ei}}{\Sigma P_{Ei} \times DM_{Ei}}$$

$$W_{Sj} = \frac{P_{Sj} \times DM_{Sj}}{\Sigma P_{Sj} \times DM_{Sj}}$$

Onde:

W_{Ei} é a ponderador da receita em um ponto de entrada;

W_{Sj} é a ponderador da receita em um ponto de saída;

DM_{Ej} – Distância média ponderada pela capacidade no ponto de entrada “i”

DM_{Sj} – Distância média ponderada pela capacidade no ponto de saída “j”

P_{Ej} – Ponderador das distâncias pela capacidade no ponto de entrada “i”

P_{Sj} – Ponderador das distâncias pela capacidade no ponto de saída “j”

ΣP_{Ei} – Somatório do Ponderador das distâncias pela capacidade em todos os pontos de entrada

ΣP_{Sj} – Somatório do Ponderador das distâncias pela capacidade em todos os pontos de saída

e) Ratear a receita a ser recuperada em cada ponto de entrada ou saída

$$R_{Ei} = W_{Ei} \times R_E$$

$$R_{Sj} = W_{Sj} \times R_S$$

Onde:

R_{Ei} - é a parte das receitas de serviços de transporte a recuperar a partir de tarifas de transporte baseadas na capacidade de um ponto de entrada “i”;

R_{Sj} - é a parte das receitas de serviços de transporte a recuperar a partir de tarifas de transporte baseadas na capacidade em um ponto de saída “j”;

W_{Ei} é a ponderador da receita em um ponto de entrada;

W_{sj} é a ponderador da receita em um ponto de saída;

R_E – receita a ser recuperada pelos pontos de entrada, obtida por $(\delta \times RMP)$

R_S – receita a ser recuperada pelos pontos de saída, obtida por $((1-\delta) \times RMP)$

f) Determinar a tarifa de transporte

$$T_{Ei} = \frac{R_{Ei}}{C_{Ei}}$$

$$T_{Sj} = \frac{R_{Sj}}{C_{Sj}}$$

Onde:

T_{Ei} - é a tarifa de referência em um ponto de entrada “i”;

T_{Sj} - é a tarifa de referência em um ponto de saída “j”;

R_{Ei} - é a parte das receitas de serviços de transporte a recuperar a partir de tarifas de transporte baseadas na capacidade de um ponto de entrada “i”;

R_{Sj} - é a parte das receitas de serviços de transporte a recuperar a partir de tarifas de transporte baseadas na capacidade em um ponto de saída “j”;

C_{Ei} – Capacidade no ponto de entrada “i”

C_{Sj} – Capacidade no ponto de saída “j”

ANEXO IV

(a que se refere o art. 23)

Equação do preço de reserva em base anual

$$PR = \frac{(M \times TR)}{365} \times D$$

onde:

PR é o preço de reserva para o produto e sua respectiva capacidade contratada;

M é o nível do multiplicador correspondente ao produto e sua respectiva capacidade contratada;

TR é a tarifa de referência; e

D é o período de duração da capacidade contratada, expresso em dias de gás, sendo que para os anos bissextos, a fórmula deve ser ajustada de modo que o número 365 seja substituído pelo número 366.

ANEXO V
(a que se refere o art. 24)

Equação do preço de reserva em base diária

$$PR = \frac{(M \times TR)}{8760} \times H$$

onde:

PR é o preço de reserva para o produto de capacidade contratada por período intradiário;

M é o nível do multiplicador correspondente ao produto de capacidade contratada por período intradiário;

TR é a tarifa de referência; e

H é a duração da capacidade contratada por período intradiário, expresso em horas, sendo que para os anos bissextos, a fórmula deve ser ajustada de modo que o número 8760 seja substituído pelo número 8784.

ANEXO VI
(a que se refere o art. 28)

Fator multiplicador das tarifas de transporte interruptível

Probabilidade de Atendimento		Fator multiplicador (Desconto Ex-Ante)
De	Até	
90,01%	100,00%	0,90 x Tarifa Firme (R\$/MMBtu)
80,01%	90,00%	0,85 x Tarifa Firme (R\$/MMBtu)
70,01%	80,00%	0,80 x Tarifa Firme (R\$/MMBtu)
60,01%	70,00%	0,75 x Tarifa Firme (R\$/MMBtu)
50,01%	60,00%	0,70 x Tarifa Firme (R\$/MMBtu)
40,01%	50,00%	0,65 x Tarifa Firme (R\$/MMBtu)
30,01%	40,00%	0,55 x Tarifa Firme (R\$/MMBtu)
20,01%	30,00%	0,45 x Tarifa Firme (R\$/MMBtu)
10,01%	20,00%	0,35 x Tarifa Firme (R\$/MMBtu)
00,00%	10,00%	0,25 x Tarifa Firme (R\$/MMBtu)

ANEXO VII

(a que se refere o art. 28, §4º)

Probabilidade de atendimento

$$P(A) = \frac{n(A)}{n(\Omega)} \times 100\%$$

onde:

$P(A)$ é a probabilidade de atendimento, ou seja, é a probabilidade da ocorrência de capacidade ociosa suficiente para atender à média das quantidades nominadas;

$n(A)$ é o número de dias na série histórica em que a capacidade ociosa de um determinado mês é igual ou maior que a média aritmética das quantidades diárias nominadas pelo carregador para o mesmo mês; e

$n(\Omega)$ é o número total de dias da série histórica com ocorrência de quantidades ociosas, dentro do período de 365 dias anteriores à data da assinatura do contrato.