

Formulário de Comentários e Sugestões para a Consulta Pública nº 3/2026

ASSUNTO:

Obter subsídios e informações adicionais sobre fundamentos legais, base teórica e referenciais metodológicos aplicáveis à valoração da Base Regulatória de Ativos e dos custos operacionais aplicáveis ao serviço de transporte de gás natural no Brasil .

INFORMAÇÕES IMPORTANTES:

- Este formulário está dividido em seções, sendo a primeira para a identificação do participante e as demais para o registro de contribuições à Nota Técnica sobre os fundamentos legais, a base teórica e os referenciais metodológicos aplicáveis à valoração da BRA e à apuração de novos investimentos e dos custos operacionais, à luz da legislação vigente, das diretrizes da ANP e de referenciais internacionais.
- A Consulta Pública será realizada por um período de 15 (quinze) dias contados a partir da publicação do Aviso da Consulta Pública.
- Caso tenha alguma dúvida, dificuldade ou deseje enviar qualquer tipo de documento, entre em contato pelo e-mail: contribuicaotarifasn@anp.gov.br.

Declaração LGPD

Conforme a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais, Lei nº 13.709/2018, os respondentes devem permitir, de forma explícita, consciente e espontânea, que as instituições utilizem os dados informados para fins específicos. Dessa forma, cabe informar antes as condições deste Formulário e do uso das informações:

- Todas informações (inclusive a identificação) são públicas; não haverá informações protegidas ou sigilosas, visto o princípio da transparência presente no instituto da Consulta Pública e não haver captação de dados que possam ser considerados sensíveis.

- As contribuições, análises e resultados serão integralmente disponibilizadas no âmbito do processo, também de acesso público, e a guarda dos dados se dará nos sistemas internos da ANP, especificamente no Sistema Eletrônico de Informações (SEI).

- O dono de informações pode retirar o seu consentimento a qualquer tempo, momento no qual seus dados pessoais serão deletados e passam a não serem utilizados.

- Os respondentes são os responsáveis por suas respectivas manifestações. Identificação ou informações falsas podem se caracterizar como crime de falsidade ideológica, previsto no art. 299 do Código Penal.

1. Declaração: *

Estou de acordo e declaro que estou ciente.

Identificação do participante

2. Nome completo *

José Mauro de Barros Cardoso

3. Informe seu perfil: *

- Agente econômico
- Órgão de classe ou associação
- Órgão de defesa do consumidor
- Instituição governamental
- Organização Não Governamental (ONG)
- Consumidor ou usuário de serviços
- Outra

4. Representa alguma empresa, organização, associação etc.? *

- Sim
- Não

5. Informe o nome da sua organização:

*

Edge Comercialização S.A.

6. Informe seu cargo na organização: *

Diretor Jurídico e Regulatório

7. Informe seu e-mail de contato: *

josem.cardoso@edge.com.vc

NOTA TÉCNICA no. 2/2026/SIM-CTR/SIM/ANP-RJ

Formulário para contribuições sobre as seções

Obtenção de subsídios e informações adicionais aos fundamentos legais, a base teórica e os referenciais metodológicos aplicáveis à valoração da BRA e à apuração de novos investimentos e dos custos operacionais, à luz da legislação vigente, das diretrizes da ANP e de referenciais internacionais.

O documento está estruturado em seis seções: A Seção 1 Introduce o objetivo e o conteúdo da Nota Técnica; A Seção 2 apresenta a legislação aplicável; a Seção 3 resume o conceito da Receita Máxima Permitida e o papel da Base Regulatória de Ativos para a sua obtenção; a Seção 4 discorre sobre as metodologias de valoração da Base Regulatória de Ativos aceitas pela ANP ; a Seção 5 informa o atual contexto do mercado de gás natural no Brasil ; a Seção 6 apresenta o referencial internacional utilizado e a Seção 7 reúne as considerações finais

8. Contribuição - Seção 1 - Introdução

A Edge Comercialização S.A. ("Edge") é uma empresa criada com o propósito de tornar a indústria e o setor de transporte no Brasil mais competitivos e sustentáveis, por meio do desenvolvimento do mercado livre de gás natural e do biometano.

Desde sua origem, a Edge atua com base em dois pilares estratégicos centrais: segurança e foco no cliente. A companhia investe em infraestrutura e em uma originação diversificada para garantir segurança de suprimento, ao mesmo tempo em que desenvolve soluções flexíveis e customizadas, capazes de atender às diferentes necessidades de seus clientes em termos de custo, confiabilidade e descarbonização.

Em seu portfólio, além das atividades de comercialização de gás natural, a Edge possui investimentos em ativos relevantes para o mercado de gás, como o Terminal de Regaseificação de GNL de São Paulo (TRSP), com capacidade de 14 milhões de m³/dia, e a maior planta de purificação de biometano do Brasil com capacidade de produzir até 225 mil m³/dia, por meio de sua subsidiária Biometano Verde Paulínia S.A. (Onebio) em parceria com a Orizon, além da distribuição de GNL B2B off grid.

Para garantir a expansão do mercado consumidor de gás natural e biometano, por meio da atração de agentes que utilizam fontes mais intensivas em gases do efeito estufa, é necessário garantir a sua competitividade no mercado nacional. Essa competitividade está diretamente condicionada à modicidade dos custos ao longo de toda a cadeia, desde a produção até a entrega ao consumidor final. De pouco adiantaria os esforços

9. Justificativa

Os avanços recentes regulatórios e de políticas públicas reforçam a urgência dessa equação de custos. O mercado livre de gás natural iniciou seu desenvolvimento de forma ampla em 2021, por meio da Nova Lei do Gás. Em 2025, alcançou 100 indústrias, das quais 62 assinaram seus primeiros contratos no mesmo ano¹. Para que essa trajetória de crescimento se sustente e se acelere, é fundamental que a redução dos custos da cadeia acompanhe a abertura do mercado, consolidando as condições de competitividade necessárias à expansão do consumo. Para isso, é imprescindível o atual processo de aperfeiçoamento do arcabouço regulatório das infraestruturas do sistema de transporte de gás natural ("STGN").

Nessa linha, parabeniza-se a ANP pela condução do processo de atualização do arcabouço normativo que gerou a Resolução ANP nº 991, de 2 de janeiro de 2026 ("RANP 991/2026") que estabelece o regime tarifário aplicável aos sistemas de transporte de gás natural e aos serviços de transporte oferecidos no regime de contratação, com ampla participação dos agentes interessados e da sociedade.

De forma acertada, a ANP decidiu, em 2025, segmentar o processo revisional em três etapas: (a) definição da WACC (taxa de retorno) aplicável aos ativos, (b) cálculo da Base Regulatória de Ativos (BRA), e (c) definição da

SEÇÃO II LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

10. Contribuição - Seção II - Legislação Aplicável

À luz do momento atual de transição - marcado pelo processo em curso de término dos contratos legados e a consolidação do acesso regulado, definido pela Nova Lei do Gás (Lei nº 14.134/2021), regulamentada pelo Decreto nº 10.712/2021, e pela RANP 991/2026 -, a Consulta Pública nº 3/2026 representa a etapa mais relevante do processo revisional: a definição da metodologia e a valoração da BRA das transportadoras de gás natural, especialmente em relação aos ativos existentes.

A valoração da BRA relativa aos ativos existentes é um marco histórico, com potencial de influenciar decisivamente a trajetória de ampliação ou não do mercado de gás natural no país nos próximos anos. E, para que o resultado deste aperfeiçoamento regulatório seja favorável à continuidade da expansão da demanda, é fundamental que se evite uma nova remuneração de ativos já remunerados sob os normativos da época, sob risco de criação de barreiras competitivas a expansão do mercado.

Para o devido aprofundamento do tema, é necessário apontarmos duas questões que entendemos ser de fundamental importância para a correta análise da valoração da BRA dos ativos existentes:

(i) tendo em vista tratar-se da avaliação de uma Base Regulatória de Ativos no contexto de uma transição de marcos normativos – de acesso negociado para acesso regulado no regime de entrada e saída -, é essencial delimitar qual era a expectativa legítima da Transportadora no momento de sua decisão de investimento. É ela que, por boa-fé e proteção jurídica, deve ser preservada, não mais que isso; e

(ii) a não disponibilização de informações por parte do agente regulado, potencialmente afetado pelo resultado do processo regulatório, não deve ser utilizada como justificativa para a utilização de métodos alternativos ao tecnicamente mais adequado. Nesse sentido, importante reforçar que a ANP possui a competência legal para (a) determinar ao agente regulado a disponibilização das informações, e (b) na ausência delas, imputá-las com razoabilidade, de modo a evitar que o detentor da informação se beneficie de sua própria inércia.

Considerando o contexto de transição envolvido na valoração da BRA dos ativos existentes, antes de discutir qual metodologia aplicar para avaliação da Base, é necessário responder a uma questão jurídica fundamental: à época da decisão de investimento, era razoável que o investidor tivesse a expectativa legítima de, ao final dos contratos que lastrearam sua decisão de investimento, obter receitas adicionais para recuperar o investimento feito? De antemão, conforme será discorrido abaixo, se adianta que a conclusão é de que:

(i) não havia, no momento da tomada de decisão dos investimentos, norma no arcabouço jurídico-regulatório que tornasse razoável concluir, de boa-fé, que, após o fim dos contratos, o preço de acesso para utilização destas infraestruturas levaria em conta a recuperação de CAPEX adicional por uma arbitragem entre (a) uma regra regulatória (que deixava, ex ante, livre ao proprietário da infraestrutura e ao acessante o período aplicável para recuperação do investimento) e (b) uma regra contábil (baseada na vida útil);

(ii) a estruturação dos investimentos como project finance – cuja financiabilidade depende exclusivamente do fluxo de recebíveis associado a

11. Contribuição - Seção II - Subseção 2.1 - A Resolução ANP nº 991/2025

Insira sua resposta

12. Justificativa

No que diz respeito à reconstrução do arcabouço normativo, a decisão de investimento de construção das infraestruturas de transporte ocorreu entre o final da década de 90 e início dos anos 2000, no momento da celebração dos contratos legados. Tais contratos foram celebrados sob a égide da Lei do Petróleo (Lei nº 9.478/1997), da Portaria nº 169/19982 e das Resoluções ANP nº 27/2005, 28/2005 e 29/2005. Naquela época, ainda que a regulação estabelecesse algumas balizas para definição das tarifas de transporte de gás natural, prevalecia o regime de livre negociação entre as partes e a atuação da ANP ex post, caso não houvesse acordo ou caso o valor acordado não fosse compatível com o mercado, conforme previsto no art. 58, caput e §1º da Lei do Petróleo.

O art. 8º, VI da Lei do Petróleo previa ainda a competência da ANP para "estabelecer critérios para o cálculo da tarifa de transporte". Tais critérios foram originalmente regulamentados pela Portaria nº 169/1998. Segundo o dispositivo, a tarifa de transporte, negociada entre transportadores e carregadores, deveria (i) refletir a modalidade de transporte, (ii) considerar os volumes transportados, (iii) considerar a distância entre o ponto de recepção e o ponto de entrega, (iv) considerar a carga tributária e eventuais modificações, (v) não ser discriminatória, não incorporar custos atribuíveis a outros carregadores ou subsídios, e (vi) refletir os custos de operação e manutenção, bem como a adequada remuneração de investimento.

No marco regulatório subsequente, por meio da Resolução ANP nº 29/2005, a Agência estabeleceu que as tarifas deveriam ser compostas por uma estrutura de encargos "relacionados à natureza dos custos atribuíveis" à prestação do serviço (art. 4º, caput), quais sejam: custos fixos relacionados à capacidade de recepção e operação e manutenção, custos de investimento relacionados à capacidade de transporte, custos fixos relacionados à capacidade de entrega e custos variáveis relacionados à movimentação da molécula.

Inexistia um processo de cálculo tarifário feito pelo regulador, tampouco qualquer tipo de aprovação ex ante. Sendo assim, a estrutura tarifária era concebida com base em modelos de financiamento de longo prazo (project finance), nos quais os contratos de transporte serviam como garantias para a amortização dos investimentos realizados pelo transportador, assegurada uma determinada taxa de retorno esperada pelo acionista e previamente conhecida pelas partes. Ou seja, não havia uma determinação regulatória sobre qual deveria ser o período para recuperação do capital investido, ficando a critério da Transportadora e do carregador negociar o valor da tarifa, a duração do contrato e os demais elementos que viabilizassem a decisão de investimento.

Portanto, a expectativa legítima de retorno esperado, considerando o arcabouço jurídico-regulatório vigente à época da tomada de decisão de investimento, só existia em relação ao fluxo financeiro gerado pelos contratos bilaterais de transporte, durante o período de sua vigência. Vale lembrar que a expectativa legítima deve ser demonstrada por elementos objetivos contemporâneos à decisão de investimento, e não inferida ex post a partir da mera duração física do ativo, por uma arbitragem entre a regra regulatória e a

SEÇÃO III

RECEITA MÁXIMA PERMITIDA E O PAPEL DA BRA

13. Contribuição Seção III - Receita Máxima Permitida e o Papel da BRA

Insira sua resposta

14. Justificativa

Insira sua resposta

SEÇÃO IV

METODOLOGIAS DE VALORAÇÃO DA BASE REGULATÓRIA DE ATIVOS

15. Contribuição Seção IV - Metodologias de Valoração da Base Regulatória de Ativos

Segundo a NT 2, a metodologia RCM pressupõe apresentação de uma "base de dados detalhada sobre receitas reguladas históricas, parâmetros de remuneração e estrutura tarifária vigente ao longo do período analisado". Nesse contexto, a ANP solicitou às transportadoras a apresentação da documentação necessária para a valoração da BRA.

Contudo, por meio das Notas Técnicas nº 7/2026/SIM-CTR/SIM/ANP-RJ ("NT 7") e nº 8/2026/SIM-CTR/SIM/ANP-RJ ("NT 8"), ao justificar a não utilização do RCM para valoração dos ativos vinculados aos contratos legados que perderam sua vigência, estabelecem que o conjunto de informações disponibilizadas não se mostrou suficiente para viabilizar a aplicação do método.

Em síntese, a ANP requisitou informações aos agentes diretamente interessados na revisão da BRA e, por não ter obtido todas as informações devidas desses mesmos agentes, não conseguiu realizar o cálculo conforme método identificado como mais adequado. As transportadoras, por sua vez, apresentaram proposta de valoração da BRA a partir dos métodos CHCI e CRN.

Essa proposta, porém, não condiz com a lógica das decisões iniciais de investimento tomadas à época da construção dos ativos. À época em que tais decisões foram tomadas, o panorama regulatório existente fazia com que as transportadoras precisassem projetar a obtenção de retorno da totalidade de seu investimento - independentemente da taxa de depreciação dos ativos - ao longo da vigência projetada para os contratos legados. Logo, na eventualidade de se desconsiderar essa realidade e permitir a valoração da BRA a partir dos métodos CHCI ou CRN, permitirão resultado seria admitir o cenário de que receitas adicionais sejam auferidas sobre ativos resultantes de investimentos que já podem ter sido plenamente recuperados.

Ressalta-se que as cifras em discussão somam mais de R\$ 13 bilhões (NT 7, Tabela 4; NT 8, Tabela 4). Ou seja, uma eventual definição do valor da BRA com base em metodologias alternativas, motivadas pela ausência de informações das própria transportadoras, resultaria em sobre-remuneração significativa, com a geração de ganhos indevidos, e, como consequência, sobrecustos desnecessários e indevidos os consumidores finais.

A não utilização do método considerado como correto e tecnicamente mais adequado pela própria Agência, em razão do não envio de informações completas pelo agente regulado, acarreta uma indesejável inversão da lógica regulatória da definição da metodologia de valoração da BRA e parece contrariar o princípio da modicidade tarifária.

Não obstante, a falta de envio das informações completas, por si só, não deve configurar um óbice à utilização do método RCM. Isso porque, mesmo sem o envio das informações completas pelas transportadoras, a Agência pode dispor de mecanismos e base de dados para estimar com acuracidade razoável o valor dos investimentos realizados pelas transportadoras e o capital já recuperado ao longo da vigência dos contratos bilaterais.

Nisso não há qualquer arbítrio ou inovação. Pelo contrário: trata-se de prática corriqueira no estabelecimento de bases de remuneração regulatórias em modelos que, para promover eficiência e assegurar modicidade, não ficam

16. Contribuição Seção IV - Subseção 4.1 - Custo Histórico Corrigido pela Inflação (CHCI)

Insira sua resposta

17. Contribuição Seção IV - Subseção 4.2 - Custo de Reposição a Novo (CRN)

Insira sua resposta

18. Contribuição Seção IV - Subseção 4.3 - Método do Capital Recuperado (RCM)

Insira sua resposta

19. Contribuição Seção IV - Subseção 4.4 - Considerações adicionais sobre os métodos de valoração

Por meio da referida NT 2, a ANP trouxe as metodologias dispostas de forma exemplificativa na RANP 991/2026, quais sejam: (a) Custo Histórico Corrigido pela Inflação (CHCI), (b) Custo de Reposição a Novo (CRN), e (c) Método do Capital Recuperado (RCM). Além de elencá-las, a NT indicou, de forma sucinta, em quais situações cada um desses métodos é mais adequado. Na ocasião, a Agência entendeu o RCM como o método aplicável no caso de "ativos nos quais vigoraram tarifas negociadas entre partes" (NT 2, pág. 4, par. 28). Tal método "permite identificar, de forma transparente quanto do investimento inicial já foi efetivamente devolvido ao investidor e qual parcela permanece pendente de recuperação" (NT 2, pág. 6, par. 45). Ademais, a NT também afirma que o RCM é particularmente útil para avaliações de transição regulatória, verificação de consistência intertemporal da remuneração, análise de eventuais retornos excessivos ou insuficientes e mitigação de riscos de dupla remuneração (NT 2, pág. 6, par. 45).

Essa metodologia não se pauta na apuração do valor contábil do ativo, mas na verificação da recuperação do capital efetivamente investido, deduzido o retorno já auferido pelo transportador. Assim, o RCM identifica quanto do investimento ainda não foi remunerado ou devolvido ao investidor, impedindo que ele receba dupla remuneração pelos ativos investidos. Em nossa avaliação, e concordando integralmente com a manifestação

20. Justificativa

Com efeito, a Resolução ANP nº 15/2014 determinava, em seu art. 6º, §3º, que a valoração da base regulatória de ativos considerasse "o valor atual dos ativos", "o custo de reposição dos ativos" e "o valor dos ativos resultante da aplicação de metodologias alternativas e amplamente reconhecidas e adotadas pelo mercado". A prerrogativa de estabelecer o valor "razoável" do investimento – tanto em relação ao volume de ativos quanto em relação à adequação dos preços – é um componente das duas últimas metodologias acima citadas. Para isso, o Regulador pode recorrer a dados externos àquelas que lhe são fornecidos pelo agente regulado. Essa fixação de "preços e volumes de referência" pode ser feita independentemente da disponibilização de informações pelo agente regulado.

Por motivos similares, desde a redação original da Lei do Petróleo, a ANP possui a prerrogativa de verificar se o valor acordado com o titular dos dutos de transporte "é compatível com o mercado" (art. 58, §1º). Trata-se aqui também de uma avaliação da legitimidade de um determinado preço à luz de elementos externos à prática do agente que o utiliza. Como visto acima, à época de celebração dos contratos legados, as transportadoras deveriam ter considerado, como premissa para o cálculo e definição das tarifas, a remuneração dos investimentos na infraestrutura de transporte.

Entendemos, assim, ser possível que a ANP obtenha o valor da BRA a partir de uma análise retrospectiva da estrutura econômico-financeira dos contratos, como forma de suprir as informações até aqui não disponibilizadas pelas

SEÇÃO V

CONTEXTUALIZAÇÃO DO MERCADO DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL NO BRASIL

21. Contribuição Seção V - Contextualização do Mercado de Transporte de Gás Natural no Brasil

Insira sua resposta

22. Justificativa

Insira sua resposta

SEÇÃO VI

REFERENCIAL INTERNACIONAL

23. Contribuição Seção VI - Referencial Internacional

Insira sua resposta

24. Contribuição Seção VI Subseção 6.1 - NGR *Rule 79*: Critérios de Investimento de Capital Conforme (*Conforming Capital Expenditure*)

Insira sua resposta

25. Contribuição Seção VI Subseção 6.2 - NGR *Rule* 93: Alocação de Receita Total e Custos

Insira sua resposta

26. Contribuição Seção VI Subseção 6.3 - NGR *Rule* 91: Critérios de Despesas Operacionais

Insira sua resposta

27. Contribuição Seção VI Subseção 6.4 - Mecanismos de Incentivo e Avaliação Ex Post – Diretrizes da AER

Insira sua resposta

28. Contribuição Seção VI Subseção 6.5 - Projeção de OPEX – Custo Revelado e Regulação Base-Step-Trend

Insira sua resposta

29. Justificativa

Insira sua resposta

SEÇÃO VII CONCLUSÃO

30. Contribuição Seção VII - Conclusão

Pleiteia-se, por meio desta contribuição, que a ANP adote a metodologia RCM para a valoração da BRA das infraestruturas construídas por meio dos contratos legados, por ser considerada a mais apropriada tecnicamente ao caso concreto. Tal posicionamento mostra-se alinhado ao princípio da modicidade tarifária e à promoção da eficiência econômica do setor. A redução dos custos sistêmicos ao uso da molécula é primordial para a competitividade e a expansão do mercado brasileiro de gás natural, a reindustrialização brasileira e a descarbonização de indústrias que utilizam energéticos mais carbono-intensivos.

Parabenizando novamente a ANP pelas relevantes iniciativas de modernização do marco regulatório do transporte, a Edge permanece à disposição para

31. Justificativa

Insira sua resposta

CONTRIBUIÇÕES GERAIS

Espaço para contribuições adicionais sobre a Nota Técnica no. 2/2026/SIM-CTR/SIM/ANP-RJ - Fundamentos legais, base teórica e referenciais metodológicos aplicáveis à valoração da Base

Regulatória de Ativos e dos custos operacionais aplicáveis ao serviço de transporte de gás natural.

32. Contribuição

Insira sua resposta



Este conteúdo foi criado pelo proprietário do formulário. Os dados que você enviar serão enviados ao proprietário do formulário. A Microsoft não é responsável pela privacidade ou práticas de segurança de seus clientes, incluindo aqueles do proprietário deste formulário. Nunca forneça sua senha.

Microsoft Forms | Pesquisas, questionários e votações com tecnologia de IA [Criar meu próprio formulário](#)
[Política de privacidade](#) | [Condições de uso](#)