Carta nº 026/2025-CDU

Rio de Janeiro, 25 de setembro 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

Ilma. Sra. Symone Araujo
Diretora - Diretoria I - ANP

Ilma. Sra. Patricia Huguenin Baran
Superintendente de Infraestrutura e Movimentação - SIM/ANP

Assunto: **Contribuições do CdU referentes à Consulta Pública nº 05/2025 (sobre a minuta de resolução que visa a modernização da Resolução ANP nº 15/2014 e regulamentação dos critérios para cálculo das tarifas de transporte de gás natural e do procedimento para aprovação de tarifas aplicáveis aos gasodutos de transporte)**

Referência: **Consulta Pública ANP nº 05/2025**
Processo nº 48610.217752/2024-31

Prezadas Senhoras,

O Conselho de Usuários do Sistema de Transporte de Gás Natural (CdU), entidade representativa dos carregadores de gás natural no País, vem, inicialmente, parabenizar a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) pela abertura da presente consulta pública que coloca em discussão os futuros critérios para cálculo das tarifas de transporte de gás natural e procedimento para aprovação de tarifas aplicáveis aos gasodutos de transporte.

Preliminarmente, é importante esclarecer que o CdU está ciente da urgência e necessidade de reavaliação e aperfeiçoamento de tais critérios e procedimentos pela ANP, atualmente constantes da Resolução ANP nº 15/2014 e que, por certo, precisam ser atualizados de modo a reduzir riscos ou obstáculos ao desenvolvimento de um mercado de gás mais líquido e competitivo.

Igualmente, o Conselho compreende que, por uma ordem lógica, a nova metodologia, que será aplicada aos cálculos tarifários, deve ser finalizada anteriormente aos cálculos das tarifas das transportadoras, de modo a garantir a aplicação dos princípios mais aderentes e atuais à atividade. A garantia de um arcabouço regulatório atualizado reduzirá as incertezas

que envolvem a operação do transporte por meio do novo regime de entradas e saídas, além de questões associadas à correta definição da metodologia para valoração da Base Regulatória de Ativos existentes.

Na prática, considerando os prazos para finalização dos ciclos tarifários das transportadoras, a concomitância de discussões que se entrelaçam aos objetivos da CP 05/2025, tais como: base regulatória de ativos (BRA), proposta de revisão tarifária das transportadores, o LRCAP, o Plano Coordenado e o PNIIGB da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), o desafio do CdU foi avaliar conjuntamente os documentos recentemente disponibilizados por esta ANP para apresentar suas considerações. Esta avaliação é fundamental para mensurar, de forma quantitativa, os impactos da proposta endereçada na presente consulta pública, visando contribuir para a análise dos desdobramentos regulatórios da minuta elaborada por essa Agência.

Neste sentido, dada a vasta documentação e o período exíguo para análise de um processo pioneiro para grande parte das transportadoras – com a disponibilização gradual de informações ao longo do processo, o CdU vem através desta carta trazer sua contribuição identificando alguns pontos de melhorias, elencados a seguir, considerados como fundamentais para o aprimoramento das normas do setor, nos termos do caput do in. II do art. 4º do seu Estatuto Social.

1. Base Regulatória de Ativos

Sobre a metodologia de valoração da Base Regulatória dos Ativos (BRA), há a necessidade de que a proposta considere as metodologias utilizadas para valoração dos ativos operacionais, tanto para aqueles que fazem parte dos contratos legados como para os ativos que foram incorporados em momento posterior. Nesse sentido, recomendamos que, ao reconhecer os contratos legados como contratos de serviços de transporte — e não como contratos bilaterais — a Agência também adote a metodologia de valoração dos ativos que os compõem.

E isso nos parece uma decorrência lógica na medida em que, na Nota Técnica nº 013/2019-SIM (capítulo III), que versa sobre o processo de chamada pública para contratação de capacidade de transporte no sistema da TBG, naquele ano, a ANP ter expressamente se posicionado no sentido de que "caso seja constatado que a BRA foi avaliada a maior indevidamente, o valor excedente cobrado dos carregadores contratantes dos produtos de capacidade, cujas tarifas foram estipuladas a partir da tarifa de transporte decorrente do presente processo de Chamada Pública, serão devidamente compensados por um critério objetivo a ser estabelecido pela ANP".

Ou seja, entendemos que, à época, a ANP adotou o método de valoração CHCI, considerando apenas a depreciação contábil e desconsiderando a amortização econômica dos investimentos, devido à ausência de informações relativas às memórias de cálculo das tarifas originais, o que não é o caso para a revisão tarifária das demais transportadoras, cujas memórias de cálculo foram publicizadas pela Agência. Nesta acepção, recomendamos à ANP

a introdução dos métodos de valoração previstos nos contratos legados de modo a contemplar o valor residual acordado entre as partes. E, em caso de aplicação do método de valoração CHCI, que seja considerada a amortização econômica dos investimentos originais, conforme prevista na Resolução ANP nº 15/2014, na Nota Técnica nº 002/2013-SCM e na minuta em consulta pública.

Para aqueles ativos que não estão nos contratos legados, mas já compõem a BRA das transportadoras, recomendamos que seja utilizado o valor residual do fim do ciclo regulatório anterior, uma vez que contemplam uma taxa de depreciação não linear que acelerou a amortização desses ativos entre 10-15 anos e não 30 anos, comumente utilizada para este tipo de infraestrutura.

Em relação aos investimentos realizados entre 2017 e 2025, que não foram submetidos à avaliação do mercado, entende-se que a remuneração dos contratos legados já caracterizava receita suficiente para a guarida dos mesmos. Sem prejuízo de uma verificação mais aprofundada, sugerimos à ANP avaliar todo e qualquer investimento, previamente à revisão tarifária, seja por meio de informações específicas sobre qualquer pleito, fiscalizando-o e avaliando se há previsão regulatória para sua incorporação em base regulatória de ativos. Caso não sejam identificadas inconformidades, sejam elas de existência ou de pertinência de inserção na BRA, sugere-se que a sua inclusão seja glosada.

Para a projeção de investimentos futuros, a receita requerida por qualquer novo investimento deve ser incorporada à RMP somente após rito de avaliação da proposta de investimento, consulta pública e sua vinculação com o plano integrado, concorrência pública, aprovação pelo regulador e construção e ativação.

Por fim, em relação a qualquer proposta de blindagem da BRA, entendemos que, no momento, não há informações suficientes para que se encerre qualquer discussão sobre a definição da BRA inicial das transportadoras. Um processo de "blindagem" da base regulatória de ativos deve ocorrer após a elaboração pela Agência de uma contabilidade regulatória robusta e amplamente debatida com o mercado, considerando, sobretudo, a avaliação física dos ativos por meio de empresa especializada independente e a avaliação pela própria ANP da prudência na realização dos custos e necessidade desses ativos. Após essa avaliação, deve ser conduzido um processo de valoração correto, a fim de evitar o risco considerável de dupla remuneração dos ativos, gerando distorções tarifárias.

Sendo mais específico, uma avaliação independente visando um processo de blindagem da BRA deve avaliar minuciosamente os ativos, a partir dos pontos elencados abaixo:

a) Inventário Físico: Confirma a existência, localização e estado de conservação de cada ativo;

b) Avaliação de Vida Útil e Depreciação: Analisa a idade dos ativos, sua condição técnica e calcula a depreciação acumulada de acordo com as normas a serem definidas pela ANP, práticas de engenharia e considerando os contratos que consubstanciaram os ativos implementados.

c) Metodologia de Valoração: Aplica metodologias de avaliação reconhecidas, principalmente o custo de reposição depreciado (que estima quanto custaria repor o ativo novo, menos a depreciação pela idade e uso).

d) Conformidade Regulatória: Verifica se os ativos são elegíveis para compor a base de remuneração, ou seja, se são efetivamente utilizados para prestar o serviço público.

e) Análise de Investimentos (Capex): Audita os investimentos realizados no período, conferindo notas fiscais, contratos e projetos de engenharia para validar se os valores declarados são corretos e eficientes.

Considerando tratar-se de ativos cujas informações são insuficientes, repita-se, o CdU entende que somente com base em uma avaliação que traga tais aspectos é que a ANP poderia fundamentar uma base de remuneração efetivamente consolidada e "blindada".

Dito de forma ainda mais clara: a manutenção dos dispositivos recomendados na minuta em consulta pública associada às informações já apresentadas pelas transportadoras na CP ANP nº 08/2025 resultará em aumento injustificado do cálculo da Base Regulatória de Ativos das transportadoras, com impactos tarifários relevantes, o que não é razoável, justo ou proporcional, considerando que as tarifas devem afastar a contabilização de custos já pagos pelos usuários do serviço de transporte, **conforme demonstra o documento técnico anexado a esta contribuição**.

Ainda neste contexto, o CdU entende que é essencial definir na minuta de resolução um tratamento adequado aos investimentos que impactam o sistema integrado apresentados pelas transportadoras, de modo a evitar que benefícios sistêmicos sejam concentrados em redes específicas sem justa alocação.

2. Ampliação de Capacidade e Risco de Demanda

Atualmente, a ausência de regulamentação sobre o rito de aprovação dos investimentos das transportadoras gera uma insegurança conceitual que deve ser corrigida em relação à tarifa incremental e à tarifa compartilhada, considerando que a primeira deve ser aplicada exclusivamente ao carregador que motivou investimentos na infraestrutura, com custo proporcional à demanda incremental à atual, e que a segunda deveria refletir o custo médio proporcional à demanda total.

Além disso, na minuta proposta, a ANP apenas relaciona o risco ao cálculo tarifário, desconsiderando o risco da demanda por capacidade que deve ser assumido pelo carregador que motivou o investimento, de modo a evitar que, caso haja eventual equívoco nas projeções ou frustração na demanda, esse risco não seja socializado.

3. Receita Máxima Permitida

Outro ponto que merece ser reavaliado na consulta pública em comento refere-se à receita máxima permitida (RMP). Sugerimos a inclusão dos produtos de curto prazo na recuperação da RMP, de modo a evitar que as tarifas de referência sejam superficialmente majoradas no

período tarifário (ano) vigente para somente serem ajustadas no período tarifário seguinte, o que contribuirá para a estabilidade tarifária.

Por fim, em relação aos reajustes, o CdU entende que é necessário esclarecer na minuta se o indicador econômico para correção monetária a ser utilizado no reajuste anual incidirá sobre a RMP ou sobre a tarifa. A recomendação do CdU é que apenas a RMP seja atualizada pelo IPCA, com o mesmo índice utilizado para atualização da BRA.

4. Multiplicadores

O CdU tem se posicionado reiteradamente para que a definição do nível de multiplicadores cumpra seu objetivo principal: incentivar a contratação eficiente do sistema de transporte, promovendo maior previsibilidade do uso do sistema de transporte, por meio das contratações de longo prazo, ao mesmo tempo que permita fomentar a flexibilidade na contratação de capacidade de transporte, de modo a reduzir as altas penalidades observadas que são potencializadas pela ausência de um mercado secundário de capacidade.

Neste sentido, congratulamos a ANP pela sugestão de critérios objetivos para a definição dos níveis dos multiplicadores, a fim de reduzir a discricionariedade e a assimetria de informação entre transportadores e carregadores.

Contudo, seria desejável que as propostas tarifárias para os produtos de curto prazo fossem acompanhadas do racional de cálculo para os multiplicadores, em linha com os critérios definidos na resolução. Este racional também deve garantir a homogeneidade na definição e aplicação destes multiplicadores entre as transportadoras.

Como exemplo da discricionariedade que deve ser evitada pelo regulador, citamos a adição de multiplicadores aos produtos flexíveis somente pela TBG, ao tempo em que o mesmo produto é ofertado sem qualquer valor adicional pela NTS e TAG. Para o mercado, não está clara essa distinção de valor entre o mesmo produto ofertado, tampouco se está associada às condições operacionais da rede.

Seria desejável, portanto, que a ANP esclarecesse por que incorporou a aplicação do multiplicador a este produto na minuta de resolução proposta, já que, atualmente, esta prática não é a regra, mas a exceção.

5. Serviço Interruptível

Sobre o serviço interruptível, consideramos que o mesmo somente deverá ser ofertado pelos transportadores quando não mais houver capacidade disponível para ser ofertada na modalidade firme, incluindo a oferta de capacidade decorrente de descongestionamento contratual. Ademais, o CdU sugere que, preferencialmente, seja facilitado ao carregador a oferta de capacidade em ambiente secundário de contratação, a fim de permitir a gestão direta dos contratos de transporte e molécula.

Neste sentido, os produtos interruptíveis devem ser obrigatoriamente ofertados sem que sejam gerados incentivos adicionais ao transportador, justamente para promover a oportunidade da oferta de capacidade pelo carregador via mercado secundário. Ademais, a regulação deve promover maior transparência na definição do fator de desconto, considerando a probabilidade de interrupção.

6. Serviço Extraordinário

Especificamente sobre o serviço extraordinário, há a necessidade de detalhamento conceitual maior de modo a esclarecer se o que está sendo tratado na minuta da resolução seria um produto a ser ofertado eventualmente, por exemplo, quando houver atraso na conclusão do processo anual de oferta de capacidade ou poderia ainda ser ofertado de forma sistemática pelo transportador.

7. Conta Regulatória

Outro importante ponto de aprimoramento verificado na minuta apresentada na Consulta Pública em referência, é a conta regulatória. Mesmo reconhecendo os importantes avanços efetuados pelos transportadores em relação ao tema, o CdU entende que, para assegurar maior transparência na sua apuração, é importante a publicidade dos componentes de receitas e custos que a compõe de forma padronizada, segregada e de fácil acesso, e a definição de uma periodicidade mensal, para que o mercado possa acompanhar a sua evolução e executar, adequada e tempestivamente, suas simulações de perspectiva de custo do acesso.

Some-se a isso a necessidade de garantir, por meio da norma, que os saldos devem priorizar a modicidade tarifária no ano seguinte ao ano de sua apuração, com restrição objetiva ao uso do saldo para investimentos, salvo quando houver justificativa clara de impacto na redução tarifária.

8. Outras considerações

Por fim, sobre o GUS, o CdU defende uma metodologia padronizada, com ampla participação da sociedade, aprovada pela ANP e harmonizada entre os transportadores.

Sobre a definição do Fator X, recomendamos que ele seja submetido à consulta pública, com prazos claros e previsão normativa para aplicação no próximo ciclo tarifário.

ENCAMINHAMENTO FINAL

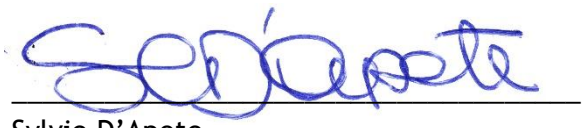
Feitas tais considerações, o Conselho de Usuários, ao tempo em que reconhece o trabalho executado até o presente momento pela ANP, reforça a necessidade dos ajustes acima indicados, não apenas para assegurar segurança, equilíbrio e adequação das normas regulatórias que impactarão os futuros investimentos no setor de transporte de gás, mas, como efeito imediato, afastar o risco de elevação injustificada das tarifas de transporte de

gás natural no País – conforme já observado nas propostas tarifárias encaminhadas pelas transportadoras no âmbito da CP 08/2025, sobre as quais este CdU se manifestará posteriormente com maior detalhamento.

Igualmente solicita-se que o CdU seja envolvido em todas as etapas preliminares à execução dos procedimentos que serão aprovados na minuta de resolução em comento, de modo a que possa exercer sua atribuição legal de monitoramento, a qualquer tempo, do desempenho, a eficiência operacional e os investimentos realizados pelas empresas de transporte de gás.

Reiteramos o nosso compromisso com o desenvolvimento regulatório do setor e nos colocamos à disposição para colaborar com a ANP na construção de soluções que promovam equilíbrio, eficiência e segurança jurídica.

Atenciosamente,



Sylvie D'Apote
Presidente