

VIII - conta regulatória: mecanismo contábil que registra o saldo resultante da diferença entre a receita máxima permitida e a receita efetivamente incorrida pelo transportador ao longo de cada ano;

IX - depreciação regulatória: componente da receita máxima permitida que representa a alocação sistemática e periódica do valor investido em ativos regulados, calculada mediante aplicação de método amplamente reconhecido pelo mercado sobre a base regulatória de ativos, com o objetivo de refletir a perda de valor econômico dos bens e instalações decorrente do uso, da ação da natureza ou da obsolescência, considerando a vida útil econômica de cada grupo de ativos e assegurando a recuperação integral do capital investido prudente ao longo do período em que tais ativos permanecem em operação;

X - fator x: índice de eficiência com objetivo de capturar os ganhos de eficiência e produtividade esperados de um operador de infraestrutura e repassá-los para os consumidores na forma de tarifas de transporte;

XI - multiplicador: fator de ajuste aplicado à tarifa base para derivar preços para serviços de curto prazo ou com duração não anual;

XII - receita máxima permitida (RMP): valor, expresso em reais por ano (R\$/ano), que representa a receita máxima permitida ao transportador a ser auferida mediante contraprestação de serviços de transporte, estabelecida com base nos custos e despesas vinculados à prestação dos serviços e às obrigações tributárias, na remuneração do investimento em bens e instalações de transporte e na depreciação e amortização das respectivas bases regulatórias de ativos;

XIII - sistema de transporte de gás natural (STGN): sistema formado por gasodutos de transporte interconectados e outras instalações necessárias à manutenção de sua estabilidade, confiabilidade e segurança;

XIV - tarifa base: tarifa de transporte firme de longo prazo aprovada pela ANP;

XV - 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; e

XVI - 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.

CAPÍTULO II

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 3º O regime tarifário abrange os gasodutos de transporte que formam o STGN e os gasodutos de transporte que não são integrantes de um sistema de transporte de gás natural.

Art. 4º O objetivo do regime tarifário é assegurar que as tarifas de transporte sejam estabelecidas em termos razoáveis para fins do acesso não discriminatório de terceiros interessados aos serviços de transporte de gás natural, com tarifas e condições que:

I - reflitam e emulem os resultados de um mercado efetivamente competitivo; e

II - garantam a remuneração justa e adequada do investimento do transportador.

CAPÍTULO III

ESTIPULAÇÃO DA RECEITA MÁXIMA PERMITIDA DE TRANSPORTE

Seção I

Base Regulatória de Ativos

Art. 5º A base regulatória de ativos do STGN será composta pelos bens e instalações integrantes das bases regulatórias de ativos dos transportadores, expressamente aprovados pela ANP, como pertencentes ao sistema de transporte de gás natural, com prévia realização de consulta pública tarifária pela ANP.

Art. 6º A BRA será composta pelos bens e instalações destinados à exploração da atividade de transporte de gás natural aprovados pela ANP.

§ 1º Serão incluídos à BRA apenas os bens e instalações resultantes de investimentos prudentes e necessários à prestação de serviço de transporte, após a realização de consulta pública tarifária pela ANP.

§ 2º No caso de gasodutos de transporte em fase operacional, inclusive aqueles em operação na data de publicação desta Resolução, a metodologia de valoração da BRA utilizada pela ANP deverá levar em consideração:

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

II - o Custo de Reposição Novo (CRN), o 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.

§ 3º A aplicação da metodologia de valoração da BRA deve ser justificada a cada valoração efetuada.

§ 4º 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:

I - refletir a perda de valor econômico dos bens e instalações pelo uso, pela ação da natureza ou pela obsolescência; e

II - considerar a vida útil de cada grupo de bens e instalações.

§ 5º 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.

§ 6º Em se tratando de novos investimentos que não se encontram em fase de operação, o valor a ser incrementado à BRA será o custo de investimento efetivamente incorrido na sua fase de construção, considerando os critérios de eficiência a serem estabelecidos pela ANP durante o processo de revisão tarifária.

§ 7º O valor da BRA dos gasodutos de transporte e as aprovações para inclusão na base regulatória de ativos de que trata o caput e o § 2º serão publicizados no âmbito da consulta pública tarifária, obedecendo aos princípios da publicidade e da transparência.

§ 8º A aprovação de que trata o caput preverá:

I - prazo para efetiva construção e início de operação;

II - o grau de incerteza associado às estimativas de custos; e

III - medidas destinadas a assegurar o cumprimento do cronograma e a segurança regulatória, podendo incluir, em caso de não atendimento injustificado do prazo, a exclusão da receita e do capital, a aplicação de sanções e a revogação de atos autorizativos.

§ 9º Com relação ao § 2º, inciso III, nos casos de ativos nos quais vigoraram tarifas negociadas entre partes, pode também ser aplicado o Método de Capital Recuperado (Recovered Capital Methodology - RCM) - a qual consiste no valor dos ativos resultante da aplicação da metodologia de valoração do capital efetivamente investido, descontado o retorno do capital pelo transportador.

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 - respeito aos princípios estabelecidos no art. 4º na avaliação dos ativos;

II - os valores monetários referentes ao valor de abertura da BRA à respectiva depreciação serão atualizados pela variação do índice de correção monetária aplicável;

III - a inclusão de ativos, aprovada pela ANP após o início do ciclo tarifário vigente, será considerada no valor de abertura da base regulatória de ativos para o ciclo tarifário seguinte;

IV - os ativos cuja recuperação total já tenha ocorrido por meio de remuneração por tarifa de transporte não serão considerados no valor de abertura da BRA, exceto pela parcela que 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.

Parágrafo único. Nas hipóteses previstas na legislação, o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA deverá ser adotado para cumprimento da diretriz prevista no inciso II do caput.

Seção II

Determinação da Receita Máxima Permitida de Transporte

Art. 8º O mecanismo de alocação de receita, fundamentado na abordagem de blocos de construção, conforme Anexo I, será a base para o cálculo anual da receita máxima permitida do transportador.

§ 1º O cálculo da receita máxima permitida será efetuado, separadamente, para os bens e instalações aprovados como como pertencentes ao sistema de transporte de gás natural e para os não integrantes do STGN.

§ 2º A receita máxima permitida corresponderá à soma dos seguintes blocos de receita: I - remuneração do capital: parcela destinada à remuneração do capital investido na BRA, calculada pela aplicação da taxa de retorno calculada por meio do custo médio ponderado do capital (CMPC) ou weighted average cost of capital (WACC, na sigla em inglês) sobre a BRA;

II - recuperação do capital: parcela destinada à recuperação do investimento por meio da depreciação regulatória e amortização dos ativos que compõem a BRA; e

III - custos operacionais: parcela destinada a cobrir os custos de operação e manutenção (O&M) e despesas gerais e administrativas (G&A), desde que considerados eficientes e prudentes pela ANP.

§ 3º A alocação da receita máxima permitida será efetuada apenas para os bens e instalações efetivamente em operação no correspondente ciclo tarifário.

§ 4º Para efetuar o cálculo da RMP, será aplicada a metodologia do fluxo de caixa descontado livre da firma (FCDLF).

§ 5º O cálculo da RMP incluirá os critérios de eficiência e competitividade a serem estabelecidos pela ANP durante o processo de revisão tarifária.

Art. 9º A determinação do CMPC (ou WACC) será realizada com foco na estabilidade metodológica e na garantia de uma remuneração justa, utilizando uma estrutura de capital de referência (benchmark) que reflita níveis de alavancagem eficientes e consistentes com o regime regulatório de incentivos aplicável à indústria de transporte de gás natural.

§ 1º O custo do capital próprio (K_e) será definido pelo modelo de precificação de ativos de capital (CAPM, sigla em inglês) de Sharpe-Lintner ou por uma de suas variantes consagradas e reconhecidas no mercado financeiro global.

§ 2º A metodologia de aplicação e a seleção das variantes serão previamente comunicadas em nota técnica, a ser publicada no sítio eletrônico da ANP na internet, observada a prudência regulatória com prévia realização de consulta pública tarifária e mantidas com a máxima consistência, garantindo que o retorno reflita adequadamente o risco sistemático incorrido.

§ 3º O custo do capital de terceiros (K_d) será estabelecido de forma objetiva com base no Modelo CAPM da Dívida (ou metodologia de Custo da Dívida Benchmark equivalente), adicionando-se à taxa de retorno livre de risco os prêmios de risco associados à captação de recursos de terceiros (empréstimos e emissões de títulos) por empresa eficiente e comparável da indústria, adequados às condições macroeconômicas e de mercado prevalentes no país, conforme parâmetros previamente definidos pela ANP.

§ 4º A cesta completa de parâmetros, indicadores econômicos e referências de mercado, bem como as séries históricas de dados utilizadas serão previamente divulgadas e detalhadas no sítio eletrônico da ANP na internet, e submetidas a consulta pública tarifária específica, antes do início de cada ciclo tarifário.

§ 5º Todos os dados e as séries estatísticas utilizados na determinação do CMPC deverão ser disponíveis, públicos e acessíveis a todos os interessados.

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 do transportador e referenciais de eficiência nacional ou internacional.

Seção III

Atualização da Receita Máxima Permitida de Transporte e Critérios de Eficiência e Competitividade

Art. 11. 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 adotará, preferencialmente, o IPCA para o 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 no processo de revisão tarifária.

Verificação da Receita Máxima Permitida de Transporte

Art. 12. 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.

Parágrafo único. A auditoria de que trata o caput deverá ser realizada por empresa de auditoria independente, inscrita na Comissão de Valores Mobiliários (CVM), com comprovada experiência em auditorias de porte e complexidade compatíveis com o objeto, reputação ilibada e inexistência de penalidades relevantes aplicadas por órgãos reguladores.

CAPÍTULO IV

APLICAÇÃO E MONITORAMENTO DA RECEITA MÁXIMA PERMITIDA DE TRANSPORTE

Conta Regulatória

Art. 13. As receitas resultantes de recuperação insuficiente ou recuperação em excesso, em decorrência de eventos imprevistos, obtidas pelo transportador, em cada ano de um mesmo ciclo tarifário serão atribuídas à conta regulatória, ressalvados o cálculo do encargo de movimentação ou outras regras estabelecidas no arcabouço regulatório vigente.

§ 1º Será atribuído à conta regulatória o resultado da diferença entre a receita efetivamente obtida com o serviço de transporte de gás natural e a receita máxima permitida, apurado anualmente dentro de um mesmo ciclo tarifário.

§ 2º O resultado da diferença de que trata o § 1º 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 Constituem hipóteses de recuperação excessiva, mas não se limitando a:

I - a cobrança de penalidades;

II - a cobrança de excedentes autorizados ou não autorizados;

III - a contratação de serviço de transporte firme de curto prazo, 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 nos termos da Resolução ANP nº 11, de 16 de março de 2016;

IV - a parte ou a totalidade de prêmios dos leilões de capacidade, quando estes não estiverem sendo utilizados para solução de congestionamento físico do STGN; e

V - a receita associada à capacidade contratada superior à prevista na tarifa de transporte anual aprovada quando da submissão das propostas garantidas no processo de oferta e contratação de capacidade.

§ 4º O saldo da conta regulatória deverá ser revertido, prioritariamente, à modicidade tarifária, podendo ser destinado a soluções de congestionamento físico da rede de transporte, quando evidenciada disputa por capacidade nos processos de oferta anual.

§ 5º Na reversão do saldo da conta regulatória às tarifas de transporte, o saldo de determinado ano "N" do ciclo tarifário pode ser convertido, total ou parcialmente, em aumento ou redução da receita máxima permitida para o ano subsequente (N+1) do ciclo tarifário ou ciclo tarifário subsequente, 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.

§ 6º O incremento tarifário em função de recuperação insuficiente de receita não poderá exceder 15% (quinze por cento) dos valores das tarifas de transporte estabelecidas ao final do processo de oferta de capacidade.

§ 7º O limite percentual indicado no § 6º poderá ser reavaliado pela ANP no âmbito da consulta pública tarifária.

§ 8º A recuperação insuficiente de um dado período poderá ser fracionada por vários períodos subsequentes, especialmente em função do limite superior de incremento tarifário estabelecido no § 6º.

