

**Processo de Oferta e Contratação de Capacidade de  
Transporte de Gás Natural para 2025-2029  
TRANSPORTADORA SULBRASILEIRA DE GÁS**

**PROPOSTA DE TARIFA DE TRANSPORTE**

# Sumário

<b>1. INTRODUÇÃO</b> .....	3
<b>2. COMPONENTES DA PROPOSTA DE TARIFA DE TRANSPORTE</b> .....	5
<b>I - Custo Médio Ponderado de Capital</b> .....	5
<b>II - Fluxo de Caixa Descontado</b> .....	5
<b>III – Base Regulatória de Ativos e Projeção de Reinvestimentos</b> .....	7
<b>IV - Projeção dos Custos de Operação e Manutenção e das Despesas Gerais e Administrativas</b> .....	9
<b>V – Capacidade de Transporte Aferida</b> .....	10
<b>VI - Projeção da Demanda por Capacidade Contratada de Transporte</b> .....	11
<b>VII - Critério de Reajuste da Tarifa de Transporte</b> .....	12
<b>3. PROPOSTA DE TARIFA DE TRANSPORTE</b> .....	14
<b>4. ANEXOS</b> .....	16
<b>ANEXO I – MODELO DE CÁLCULO TARIFARIO 2025-2029</b> .....	16
<b>ANEXO II – TARIFAS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE DE REFERÊNCIA</b> .....	17
<b>ANEXO III – PARCELAS DE TARIFA POSTAL E LOCACIONAL – MEMÓRIA DE CÁLCULO</b> .....	17

# 1. INTRODUÇÃO

De acordo com o Art. 7º da Resolução ANP 15 de 14.3.2014, para a prestação de Serviço de Transporte Firme em Gasodutos de Transporte objetos de autorização, os Transportadores devem, ao início do processo de Chamada Pública para contratação de Capacidade de Transporte, encaminhar para aprovação da ANP sua PROPOSTA DE TARIFA DE TRANSPORTE, que contenha, pelo menos, os seguintes componentes:

*I - Apresentação da estruturação financeira do projeto com a identificação de todas as fontes de financiamento consideradas no projeto, as condições da captação do capital de terceiros e qualquer informação necessária para a correta compreensão de cada instrumento financeiro apresentado;*

*II - Fluxo de caixa descontado referente ao projeto;*

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

*IV - 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 etc.);*

*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, etc.);*

*V - Projeção dos custos de operação e manutenção, além das despesas gerais e administrativas;*

*VI - Grau de incerteza associado à projeção dos parâmetros dos incisos IV e V;*

*VII - Capacidade de transporte planejada, ou a Capacidade de Transporte aferida, conforme o caso;*

*VIII - Projeção da demanda por Capacidade Contratada de Transporte;*

*IX - Critério de reajuste da Tarifa de Transporte, assim como a projeção do seu índice de reajuste;*

*X - Poder calorífico de referência do gás natural.”*

Desta forma, o conteúdo desta PROPOSTA DE TARIFA DE TRANSPORTE é apresentado considerando os componentes definidos na RANP nº 15/2014, bem como algumas referências contidas na Nota Técnica nº 11/2016-SCM de 31/08/2016 e na Nota Técnica nº 013/2019-SIM de 16/07/2019.

Ademais, o cálculo tarifário para a POCC 2025 considera o período do Ciclo Regulatório (2025 a 2029). Desta forma, as tarifas de transporte para a contratação da capacidade para os anos de 2025 e 2029 são as mesmas aprovadas para o Ciclo Regulatório 2024-2028, uma vez que não tivemos alterações nas premissas ou no volume ofertado. Para janeiro 2025 serão corrigidas com a inflação de 2024 - conforme critério já estabelecido ( IGP-M e IPCA- 55% e 45% respectivamente).

Ao final, são apresentados os resultados dos cálculos tarifários considerando a composição da Tarifa de Transporte pelo Modelo de Entrada e Saída.

## 2. COMPONENTES DA PROPOSTA DE TARIFA DE TRANSPORTE

### I - Custo Médio Ponderado de Capital

Conforme demonstrado na tabela abaixo, foram determinados os parâmetros para o cálculo do Custo Médio Ponderado de Capital (CMPC) com base nas definições estabelecidas pelo órgão regulador.

<b>Parâmetro</b>	<b>Valor</b>
<b>Total da Dívida/Capital Total [D/(D+E)]</b>	<b>30,00%</b>
Capital Próprio/Capital Total [E/(D+E)]	70,00%
Taxa Livre de Risco (US\$)	3,54%
Prêmio de Risco de Mercado (US\$)	5,75%
Risco Brasil (US\$)	2,79%
Beta do Ativo (Desalavancado)	0,58
Beta do Acionista (Alavancado)	0,74
Tributos (IR e CSLL)	34,00%
Inflação EUA (a.a.)	2,00%
Inflação Brasil (a.a.)	4,00%
Prêmio de Risco de Crédito (Rating de Crédito = Ba2/BB)	3,60%
TLP (a.a.)	N/D
Taxa do BNDES	N/D
Taxa do Agente Financeiro	N/D
<b>CCP (antes de tributos), em termos nominais (US\$)</b>	<b>10,61%</b>
<b>CCP (antes de tributos), em termos nominais (R\$)</b>	<b>12,78%</b>
<b>CCP (antes de tributos), em termos reais</b>	<b>8,44%</b>
<b>CCT (antes de tributos), em termos nominais (R\$)</b>	<b>12,08%</b>
<b>CCT (antes de tributos), em termos reais</b>	<b>7,77%</b>
<b>CMPC, em termos nominais (R\$)</b>	<b>11,54%</b>
<b>CMPC, em termos reais</b>	<b>7,25%</b>

Fonte: ANP – Nota Técnica 013/2019-SIM.

Nota: A data-base para o cálculo foi 29/06/2018.

**Tabela 1 – Cálculo do Custo Médio Ponderado de Capital (CMPC)**

### II - Fluxo de Caixa Descontado

O horizonte de tempo do Fluxo de Caixa Descontado, utilizado para o cálculo da Receita Máxima Permitida (RMP), considera o período do Ciclo Regulatório, qual sejam os anos de 2025 a 2029.

A RMP, de acordo com a Resolução ANP 15/2014, deve permitir que o Transportador obtenha receita suficiente para arcar com os seus custos e despesas vinculados à Prestação do Serviço de Transporte, obrigações tributárias, assim como para a obtenção da remuneração justa e adequada do investimento em bens e instalações vinculados à Prestação do Serviço de Transporte.

Desta forma, o Fluxo de Caixa Descontado determina o valor da RMP a partir da definição da Base Regulatória de Ativos (BRA), das projeções de Reinvestimentos e dos Custos de Operação e Manutenção (O&M) e das Despesas Gerais e Administrativas (G&A) apresentadas ao longo desta PROPOSTA DE TARIFA DE TRANSPORTE.

Foram considerados no Fluxo de Caixa Descontado os seguintes tributos incidentes sobre o faturamento: ICMS (valor percentual varia conforme Estado de origem e destino da molécula de gás natural), PIS (1,65%) e COFINS (7,60%), para o cálculo da Receita Bruta da Prestação de Serviço de Transporte ofertado nesta Chamada Pública. Estes tributos, entretanto, não interferem no cálculo tarifário, uma vez que as TARIFAS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE informadas são líquidas de impostos.

Em relação aos Custos de O&M e as Despesas de G&A, o Fluxo de Caixa Descontado traz o detalhamento nos seguintes itens: Salários e Benefícios, Manutenção e Operação de Compressores, Manutenção do Sistema de Proteção Catódica, Outras Manutenções, Conservação e Manutenção da Faixa de Servidão do Duto, Combustíveis e Lubrificantes, Gás de Uso no Sistema / Energia Elétrica para Acionamento dos Compressores, Serviços de Utilidade Pública (Energia Elétrica, Água e Esgoto etc.) e Comunicação, Aluguéis e Seguros, Aquisição e Passagem de PIGs de Limpeza e Instrumentados, Outros Custos e Despesas Gerais e Administrativas (G&A).

O cálculo da RMP incorpora, ainda, o valor da BRA definido no CPAC de 2011 correspondente à totalidade dos ativos corrigidos até 31 de dezembro de 2023.

A depreciação contábil para o Fluxo de Caixa Descontado foi aplicada no valor da BRA corrigida até 31 de dezembro de 2023. A depreciação fiscal foi calculada com base no valor histórico da BRA para cada um dos itens que a compõem, tendo sido aplicado tanto no que se refere à depreciação contábil quanto à fiscal uma taxa de depreciação anual objetivando que os ativos

sejam depreciados até o ano de 2030. Sendo assim, foi considerado um prazo de 30 anos de vida útil do ativo.

O Fluxo de Caixa Descontado considera, ainda, os seguintes tributos: o Imposto de Renda de Pessoa Jurídica (IRPJ), ao qual foi aplicada a alíquota de 25,00%, incidente sobre o lucro tributável, e a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), à qual foi aplicada a alíquota de 9,00%, incidente sobre o lucro tributável. Assim, a alíquota tributária efetiva considerada foi de 34,00%.

O valor residual dos ativos incluído no Fluxo de Caixa Descontado representa o valor dos investimentos que não foram integralmente depreciados contabilmente ao longo do período do Ciclo Regulatório 01. Em relação a este item, foi considerado no modelo de cálculo tarifário para descontar da Base de Ativos Residual o valor da depreciação contábil não deflacionado, de modo que o Valor Residual dos Ativos seja totalmente depreciado até o ano de 2030.

Como resultado, o Valor Presente Líquido da RMP para todo o período do Fluxo de Caixa Descontado (5 anos) é de **R\$ 65,694 milhões** (data-base de 31/12/2023) considerando a Base Regulatória de Ativos, bem como as projeções de investimentos e custos apresentados nos itens III e IV desta PROPOSTA DE TARIFA DE TRANSPORTE e as demais premissas aqui relacionadas.

O Fluxo de Caixa Descontado que considera a Taxa de Desconto e a Projeção da Demanda por Capacidade de Transporte é apresentado no Anexo I – MODELO DE CÁLCULO TARIFARIO 2025-2029 (planilha Excel).

### III – Base Regulatória de Ativos e Projeção de Reinvestimentos

Em consonância com o § 3º do Art.6º da Resolução ANP 15/2014, a metodologia de valoração da BRA deve-se levar em consideração o valor atual dos ativos, descontada a depreciação e a amortização havidas até a data de estabelecimento da Tarifa de Transporte (inciso I) e o custo de reposição dos ativos, descontada a depreciação e a amortização havidas até a data de estabelecimento da Tarifa de Transporte (inciso II).

Em atendimento ao disposto no § 4º do Art. 6º da Resolução ANP 15/2014, o valor da BRA de um Gasoduto de Transporte em fase operacional deve, preferencialmente, situar-se dentro dos limites determinados a partir da aplicação das metodologias contidas nos incisos I e II do § 3º do citado Artigo.

Conforme definido no CPAC 2011 foi estabelecido o valor da BRA da TSB em R\$ 30.692.836,16 sendo este valor atualizado pela inflação (Método do Custo Histórico Corrigido pela Inflação – CHCI) e descontada a depreciação do período, resultando no montante de R\$ 26.857.859,97 (data-base : 31/12/2023).

Importa evidenciar que em relação aos investimentos, inclui-se o desembolso com o gás para empacotamento (*linepack*) no ano de 2024 no montante de R\$ 406.869,79. Frise-se, ainda, que os gastos com gás para empacotamento estão sendo compreendidas na composição da RMP e a cobrança deste custo pelo Transportador está prevista no Art. 12 da Resolução ANP nº 11 de 16 de março de 2016, conforme apresentado no texto transcrito a seguir:

*“Art. 12. O Transportador não poderá comprar ou vender gás natural, sendo-lhe permitida, apenas, a aquisição dos volumes necessários ao Gás de Uso do Sistema e para formação e manutenção do empacotamento mínimo necessário para a prestação do Serviço de Transporte.*

*Parágrafo Único. O custo para a aquisição dos volumes de gás natural a que se refere o caput deve ser claramente identificado e seu repasse para as Tarifas de Transporte deve obedecer às premissas de alocação de custos entre os Carregadores estabelecidas nos Termos de Acesso.”*

Desta forma foi estabelecido o valor da BRA da TSB em R\$ 26.857.859,97 sendo este valor atualizado pela inflação (Método do Custo Histórico Corrigido pela Inflação – CHCI) e descontada a depreciação do período e com data-base em 31/12/2023.

Em relação às estimativas de Reinvestimento para o período 2025 a 2029, da mesma forma que os dados relativos à BRA, as informações aqui apresentadas referem-se ao total necessário para a Prestação de Serviços de Transporte desta Transportadora não sendo apurados valores adicionais para investimentos no Sistema de Transporte da TSB.

#### IV - Projeção dos Custos de Operação e Manutenção e das Despesas Gerais e Administrativas

Os Custos de O&M representam os custos e despesas incorridos pelo Transportador para operar, manter e reparar o sistema de transporte. As Despesas de G&A representam aquelas despesas administrativas inerentes ao gerenciamento da atividade de Transporte de Gás Natural, abarcando salários, suprimentos, aluguéis, manutenção dos escritórios do Transportador, entre outros.

Para fins de cálculo tarifário desta PROPOSTA DE TARIFA DE TRANSPORTE foi considerada a capacidade disponível de transporte a partir de 01/01/2024 em relação ao total de Custos de O&M e das Despesas G&A projetados.

A Tabela 2 aponta as estimativas de custos projetadas em função do novo regime contratual para a TSB frente às novas funções assumidas como Transportador Operador, neste momento de transição do mercado de gás natural:

Quadro Resumo em Termos Reais (R\$ mil/ano)	2025	2026	2027	2028	2029
Salários e Benefícios (O&M + G&A)	2.728,76	2.728,76	2.728,76	2.728,76	2.728,76
Despesas Gerais e Administrativas (G&A)	1.155,24	1.155,24	1.155,24	1.155,24	1.155,24
Custos de Operação e Manutenção (O&M)	4.504,80	4.504,80	4.504,80	4.504,80	4.504,80
<b>Total Custeio</b>	<b>8.388,81</b>	<b>8.388,81</b>	<b>8.388,81</b>	<b>8.388,81</b>	<b>8.388,81</b>

**Nota:** Data-base: 31 de dezembro de 2023.

**Tabela 2 – Custos Operacionais e Despesas Gerais e Administrativas**

## V – Capacidade de Transporte Aferida

Tendo em vista o novo regime de contratação, a capacidade disponível deverá ser calculada e divulgada por Ponto de Entrada/ Ponto de Saída, permitindo o acesso por parte dos carregadores interessados ao sistema de transporte.

Cabe ressaltar que, no regime de entrada e saída, a oferta de capacidade é bastante sensível ao fluxo previsto para oferta e demanda de gás.

A capacidade inicialmente aferida e ofertada está, porém, sujeita a alterações em função da manifestação de interesse dos participantes na Chamada Pública. Desta forma, será necessário recalcular a capacidade disponível após cada rodada de manifestação de interesse.

A metodologia de cálculo da capacidade assume, assim, papel de grande relevância não somente na determinação da capacidade inicial a ser ofertada no Edital, como na dinâmica da Chamada Pública, influenciando seu resultado.

Partindo-se da Capacidade Técnica de Transporte do sistema é possível determinar a Capacidade Disponível de 2025 até 2029, conforme definição VI do artigo 2º da Resolução ANP 11/2016 (“VI – Capacidade Disponível: parcela da capacidade de movimentação do Gasoduto de Transporte que não tenha sido objeto de contratação sob a modalidade firme”), para fins de oferta no Edital de Chamada Pública.

A capacidade máxima de transporte para entrada pelo Ponto de Recebimento Canoas é de 800 mil m<sup>3</sup>/dia. Para esta Chamada Pública estão sendo ofertadas as capacidades apresentadas nas Tabelas 03 e 04.

Capacidade de Entrada (CE)

	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Capacidade em mil m <sup>3</sup> /dia - Entrada	800	800	800	800	800	4.000
Recebimento de Canoas	800	800	800	800	800	4.000

**Tabela 3 – Capacidade disponível por Ponto de Entrada**

A capacidade disponível se saída está demonstrado na Tabela 4:

Capacidade de Saída (CX)

	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Capacidade em mil m <sup>3</sup> /dia - Saída	800	800	800	800	800	4.000
Ponto de Saída Triunfo	800	800	800	800	800	4.000

**Tabela 4 – Capacidade disponível por Zona de Saída**

## VI - Projeção da Demanda por Capacidade Contratada de Transporte

Em relação ao Poder Calorífico de Referência (PCR) utilizado para a definição dos volumes, o mesmo foi considerado em 9.400,00 (nove mil e quatrocentos) quilocalorias por metro cúbico de gás de natural (kcal/m<sup>3</sup>), visando harmonização com o mercado de gás.

O Cenário Logístico de Referência considerou, ainda, informações de demanda futura sinalizadas pelas CDLs, bem como a análise das últimas Chamadas Públicas.

Como resultado, a demanda esperada para a Chamada Pública considerada para o cálculo tarifário é apresentada na Tabela 5, tendo em conta que o cálculo tarifário deve refletir o período do Ciclo Regulatório 2025-2029:

Estimativa de Reserva de Capacidade de Entrada (BCE)

	2025	2026	2027	2028	2029	Total
<i>Demanda em mil m3/dia - Entrada</i>	800	800	800	800	800	4.000
Recebimento de Canoas	800	800	800	800	800	4.000

Estimativa de Reserva de Capacidade de Saída (BCX)

	2025	2026	2027	2028	2029	Total
<i>Demanda em mil m3/dia - Saída</i>	800	800	800	800	800	4.000
Ponto de Saída Triunfo	800	800	800	800	800	4.000

**Tabela 5 – Cenário Logístico de Referência da Chamada Pública TSB**

## VII - Critério de Reajuste da Tarifa de Transporte

A TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, a TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA, a TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO e a TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO foram publicadas a custos de dezembro de 2024, considerando uma estimativa de variação do IGP-m para o ano de 2024, e deverão ser ajustadas em 1º de janeiro de 2025 pela diferença entre o IGP-m real de 2024 e o projetado.

As tarifas serão ainda reajustadas todo 1º de janeiro de cada Ano a partir de 2026 e permanecerão vigentes durante tal ano, aplicando-se como índice de reajuste a média ponderada do Índice Geral de Preços – Mercado (IGP-M) e do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), acumulados dos últimos 12 (doze) meses, na proporção de 55% e 45%, respectivamente, conforme fórmulas abaixo:

Fórmula:

$$TCE_t = TCE_{t-1} \times \left\{ (0,55) \times \left( \frac{IGP - M_{m-1}}{IGP - M_{m-13}} \right) + (0,45) \times \left( \frac{IPCA_{m-1}}{IPCA_{m-13}} \right) \right\}$$

$$TCT_t = TCT_{t-1} \times \left\{ (0,55) \times \left( \frac{IGP - M_{m-1}}{IGP - M_{m-13}} \right) + (0,45) \times \left( \frac{IPCA_{m-1}}{IPCA_{m-13}} \right) \right\}$$

$$TCS_t = TCS_{t-1} \times \left\{ (0,55) \times \left( \frac{IGP - M_{m-1}}{IGP - M_{m-13}} \right) + (0,45) \times \left( \frac{IPCA_{m-1}}{IPCA_{m-13}} \right) \right\}$$

$$TM_t = TM_{t-1} \times \left\{ (0,55) \times \left( \frac{IGP - M_{m-1}}{IGP - M_{m-13}} \right) + (0,45) \times \left( \frac{IPCA_{m-1}}{IPCA_{m-13}} \right) \right\}$$

$$TCEmp_t = TCEmp_{t-1} \times \left\{ (0,55) \times \left( \frac{IGP - M_{m-1}}{IGP - M_{m-13}} \right) + (0,45) \times \left( \frac{IPCA_{m-1}}{IPCA_{m-13}} \right) \right\}$$

onde:

$TCT_t$  corresponde ao valor em Reais por MMBtu da TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE no período “t”;

t corresponde ao período de 12 meses de vigência da TARIFA;

$TCT_{t-1}$  corresponde ao valor em Reais por MMBtu da TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE vigente no período de 12 meses anterior ao período “t”;

$TCE_t$  corresponde ao valor em Reais por MMBtu da TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA no período “t”;

$TCE_{t-1}$  corresponde ao valor em Reais por MMBtu da TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA vigente no período de 12 meses anterior ao período “t”;

$TCS_t$  corresponde ao valor em Reais por MMBtu da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA no período “t”;

$TCS_{t-1}$  corresponde ao valor em Reais por MMBtu da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA vigente no período de 12 meses anterior ao período “t”;

$TCEmp_t$  corresponde ao valor em Reais por MMBtu da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO no período “t”;

$TCEmp_{t-1}$  corresponde ao valor em Reais por MMBtu da TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO vigente no período de 12 meses anterior ao período “t”;

$TM_t$  corresponde ao valor em Reais por MMBtu da TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO no período “t”;

$TM_{t-1}$  corresponde ao valor em Reais por MMBtu da TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO vigente no período de 12 meses anterior ao período “t”;

$IGP-M_{m-1}$  corresponde ao número índice do IGP-m, divulgado mensalmente pela Fundação Getúlio Vargas, ou outro que venha a substituí-lo, relativo ao mês anterior ao início do período “t”;

$IGP-M_{m-13}$  corresponde ao número índice do IGP-m, divulgado mensalmente pela Fundação Getúlio Vargas, ou outro que venha a substituí-lo, relativo ao décimo terceiro mês anterior ao início do período “t”;

$IPCA_{m-1}$  corresponde ao número índice do IPCA, divulgado mensalmente pelo IBGE, ou outro que venha a substituí-lo, relativo ao mês anterior ao início do período “t”;

$IPCA_{m-13}$  corresponde ao número índice do IPCA, divulgado mensalmente pelo IBGE, ou outro que venha a substituí-lo, relativo ao décimo terceiro mês anterior ao início do período “t”;

“t” corresponde ao período de 12 meses de vigência da tarifa.

As Tarifas expressas acima deverão ser recalculadas anualmente, permanecendo as novas parcelas vigentes até a data do próximo reajuste.

Caso haja descontinuidade de cálculo dos índices citados no contrato, esses serão substituídos por índices propostos pela instituição responsável pelo cálculo do índice descontinuado.

Após o cálculo das Tarifas as mesmas sofrerão o arredondamento na quarta casa decimal e serão expressas em R\$/MMBtu, conforme critério estabelecido abaixo:

- (a) Se a casa decimal subsequente ao algarismo a ser arredondado variar de 0 a 4, o algarismo a ser arredondado manterá seu valor;
- (b) Se a casa decimal subsequente ao algarismo a ser arredondado variar de 5 a 9, o algarismo a ser arredondado terá uma unidade somada ao seu valor.

### 3. PROPOSTA DE TARIFA DE TRANSPORTE

AS TARIFAS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE aplicáveis ao Serviço de Transporte Firme estão definidas em valores líquidos de quaisquer tributos incidentes sobre o faturamento realizado pelo TRANSPORTADOR.

AS TARIFAS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE foram determinadas por Ponto de Entrada e Ponto de Saída, seguindo um modelo híbrido de cálculo tarifário composto por uma parcela de tarifa Postal e outra parcela de tarifação pela metodologia Distância Ponderada pela Capacidade (*Capacity Weighted Distance – CWD*), visando uma transição gradual do modelo de tarifação Postal praticado no Brasil para o modelo de tarifação de Entrada e Saída.

A metodologia de cálculo tarifário de Entrada e Saída pela Distância Ponderada pela Capacidade consiste na atribuição de uma parcela dos custos para cada ponto de entrada ou de saída, considerando a distância percorrida e a capacidade do ponto ou zona. Assim, cada ponto ou zona é responsável por recuperar uma parcela da receita de acordo com o custo alocado.

De acordo com o item IV.2 da Nota Técnica nº 11/2016-SCM de 31/08/2016, deve-se estabelecer o quanto da receita será recuperada pela Entrada e o quanto da receita será recuperada pela Saída. Sendo assim, algumas das premissas ora consideradas utilizaram o que ficou estabelecido pela ANP na Nota Técnica nº 013/2019-SIM de 16/07/2019 no âmbito da Chamada Pública 01/2019 da Transportadora TBG.

AS TARIFAS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE nesta Chamada Pública consideraram uma alocação dos Custos de 70% para o conjunto de Pontos de Entrada e 30% para o conjunto de Zonas de Saída.

O Ponto de Entrada estabelecido é:

- Canoas – Rio Grande do Sul

E o Ponto de Saída determinada é:

- Triunfo – Rio Grande do Sul

O componente postal das TARIFAS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE dos Pontos de Entrada e das Zonas de Saída foi definido em 50% da parcela da Receita para os anos de 2025 a 2029.

Os valores das TARIFAS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE de Referência estão definidos em R\$/MMBtu (reais por milhão de Btu) e são compostas das seguintes parcelas:

- (i) TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA
- (ii) TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE
- (iii) TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA
- (iv) TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO
- (v) TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO

A TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA corresponde ao componente CWD da RMP para os Pontos de Entrada, de acordo com o percentual estabelecido para cada ano.

A TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE corresponde ao componente postal da RMP do Transportador para os Pontos de Entrada e de Saída, de acordo com o percentual estabelecido para cada ano.

A TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA corresponde ao componente CWD da RMP para o Ponto de Saída, de acordo com o percentual estabelecido para cada ano.

A TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO corresponde ao componente variável dos custos para a movimentação do GÁS.

A TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO corresponde ao custo com aquisição do gás para empacotamento do gasoduto.

Os valores das TARIFAS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE DE REFERÊNCIA cobradas pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR nesta Chamada Pública, considerando os componentes apresentados no Capítulo 2 desta proposta, excluídos quaisquer tributos incidentes sobre o faturamento realizado pelo TRANSPORTADOR, seguem conforme o Anexo II - TARIFAS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE DE REFERÊNCIA desta Proposta Tarifária.

## 4. ANEXOS

### ANEXO I – MODELO DE CÁLCULO TARIFARIO 2025-2029

(Planilha Excel)

## ANEXO II – TARIFAS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE DE REFERÊNCIA

\*Preços de dez/2023 (IGP-m de 2023 efetivo)

### TARIFA ENTRADA (em R\$/MMBtu) - (T<sub>E</sub>)

em R\$/MMBtu 2025						
	ECE	ECT	ECS	CEmp	EM	TOTAL
Recebimento de Canoas	0,5154	0,5154	-	0,0038	(0,0000)	1,0345

### TARIFA SAÍDA (em R\$/MMBtu) - (T<sub>X</sub>)

em R\$/MMBtu 2025						
	ECE	ECT	ECS	CEmp	EM	TOTAL
Ponto de Saída Triunfo	-	0,2209	0,2209	0,0038	(0,0000)	0,4455

### TARIFA ENTRADA (em R\$/MMBtu) - (T<sub>E</sub>)

em R\$/MMBtu 2026						
	ECE	ECT	ECS	CEmp	EM	TOTAL
Recebimento de Canoas	0,5154	0,5154	-	0,0038	(0,0000)	1,0345

### TARIFA SAÍDA (em R\$/MMBtu) - (T<sub>X</sub>)

em R\$/MMBtu 2026						
	ECE	ECT	ECS	CEmp	EM	TOTAL
Ponto de Saída Triunfo	-	0,2209	0,2209	0,0038	(0,0000)	0,4455

### TARIFA ENTRADA (em R\$/MMBtu) - (T<sub>E</sub>)

em R\$/MMBtu 2027						
	ECE	ECT	ECS	CEmp	EM	TOTAL
Recebimento de Canoas	0,5154	0,5154	-	0,0038	(0,0000)	1,0345

### TARIFA SAÍDA (em R\$/MMBtu) - (T<sub>X</sub>)

em R\$/MMBtu 2027						
	ECE	ECT	ECS	CEmp	EM	TOTAL
Ponto de Saída Triunfo	-	0,2209	0,2209	0,0038	(0,0000)	0,4455

### TARIFA ENTRADA (em R\$/MMBtu) - (T<sub>E</sub>)

em R\$/MMBtu 2028						
	ECE	ECT	ECS	CEmp	EM	TOTAL
Recebimento de Canoas	0,5154	0,5154	-	0,0038	(0,0000)	1,0345

### TARIFA SAÍDA (em R\$/MMBtu) - (T<sub>X</sub>)

em R\$/MMBtu 2028						
	ECE	ECT	ECS	CEmp	EM	TOTAL
Ponto de Saída Triunfo	-	0,2209	0,2209	0,0038	(0,0000)	0,4455

### TARIFA ENTRADA (em R\$/MMBtu) - (T<sub>E</sub>)

em R\$/MMBtu 2029						
	ECE	ECT	ECS	CEmp	EM	TOTAL
Recebimento de Canoas	0,5154	0,5154	-	0,0038	(0,0000)	1,0345

### TARIFA SAÍDA (em R\$/MMBtu) - (T<sub>X</sub>)

em R\$/MMBtu 2029						
	ECE	ECT	ECS	CEmp	EM	TOTAL
Ponto de Saída Triunfo	-	0,2209	0,2209	0,0038	(0,0000)	0,4455

Tabela A – Tarifas de Serviço de Transporte de Referência

Nota: Data-base: 31 de dezembro de 2023

## ANEXO III – PARCELAS DE TARIFA POSTAL E LOCACIONAL – MEMÓRIA DE CÁLCULO

### DIAS/ANO

	2025	2026	2027	2028	2029	Total	%	Média
Dias/Ano	365	365	365	366	365	1.826		365,2

### DISTÂNCIAS (D<sub>ex</sub>)

Matriz de Distância

Distâncias médias em Km	Recebimento de Canoas
PS Triunfo	25
0%	

### Distância média ponderada pela capacidade - PROPORÇÃO VOLUME x DISTÂNCIA - TOTAL (AD<sub>e</sub>)

	2025	2026	2027	2028	2029	Total	%	Média
	25	25	25	25	25	25	100%	25
Recebimento de Canoas	25	25	25	25	25	25	100%	25

### Distância média ponderada pela capacidade - PROPORÇÃO VOLUME x DISTÂNCIA - TOTAL (AD<sub>x</sub>)

	2025	2026	2027	2028	2029	Total	%	Média
	25	25	25	25	25	25	100%	25
Ponto de Saída Triunfo	25	25	25	25	25	25	100%	25

### RESERVA DE CAPACIDADE x Distância média ponderada pela capacidade - ENTRADA (W<sub>e</sub> = BC<sub>e</sub> x AD<sub>e</sub>)

	2025	2026	2027	2028	2029	Total	%	Média
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Recebimento de Canoas	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

### RESERVA DE CAPACIDADE x Distância média ponderada pela capacidade - SAÍDA (W<sub>x</sub> = BC<sub>x</sub> x AD<sub>x</sub>)

	2025	2026	2027	2028	2029	Total	%	Média
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Ponto de Saída Triunfo	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

### RECEITA ANUAL (R\$ mil) - R (FC E-S)

	2025	2026	2027	2028	2029	Total	%	Média
<b>TOTAL</b>	<b>16.039</b>	<b>16.039</b>	<b>16.039</b>	<b>16.083</b>	<b>16.039</b>	80.237	100%	16.047
ENTRADA (R <sub>e</sub> )	11.227	11.227	11.227	11.258	11.227	56.166	70%	11.233
SAÍDA (R <sub>x</sub> )	4.812	4.812	4.812	4.825	4.812	24.071	30%	4.814

### ALOCAÇÃO DA RECEITA ENTRADA (R\$ mil) - (R<sub>e</sub> = W x R)

	2025	2026	2027	2028	2029	Total	%	Média
	11.227	11.227	11.227	11.258	11.227	56.166	100%	11.233
Recebimento de Canoas	11.227	11.227	11.227	11.258	11.227	56.166	100%	11.233

### ALOCAÇÃO DA RECEITA SAÍDA (R\$ mil) - (R<sub>x</sub> = W x R)

	2025	2026	2027	2028	2029	Total	%	Média
	4.812	4.812	4.812	4.825	4.812	24.071	100%	4.814
Ponto de Saída Triunfo	4.812	4.812	4.812	4.825	4.812	24.071	100%	4.814

Entrada	2025	2026	2027	2028	2029
% Postal	50%	50%	50%	50%	50%
% CWD	50%	50%	50%	50%	50%

Saída	2025	2026	2027	2028	2029
% Postal	50%	50%	50%	50%	50%
% CWD	50%	50%	50%	50%	50%

### PARCELA CWD

TARIFA ECE (em R\$/MMBtu) - (T<sub>e</sub> = R<sub>e</sub> / BC<sub>e</sub>)

	2025	2026	2027	2028	2029
em R\$/MMBtu					
Recebimento de Canoas	0,5154	0,5154	0,5154	0,5154	0,5154

TARIFA ECS (em R\$/MMBtu) - (T<sub>x</sub> = R<sub>x</sub> / BC<sub>x</sub>)

	2025	2026	2027	2028	2029
em R\$/mil m3					
Ponto de Saída Triunfo	0,2209	0,2209	0,2209	0,2209	0,2209

### PARCELA POSTAL

TARIFA ECT ENTRADA (em R\$/MMBtu) - (T<sub>e</sub> = R<sub>e</sub> / BC<sub>e</sub>)

ECT - Entrada	2025	2026	2027	2028	2029
em R\$ mil	0,5154	0,5154	0,5154	0,5154	0,5154

TARIFA ECT SAÍDA (em R\$/MMBtu) - (T<sub>e</sub> = R<sub>e</sub> / BC<sub>e</sub>)

ECT - Saída	2025	2026	2027	2028	2029
em R\$ mil	0,2209	0,2209	0,2209	0,2209	0,2209

TARIFA (em R\$/MMBtu) - (T<sub>e</sub>) - ECE + ECT + ECS

	2025	2026	2027	2028	2029
em R\$/MMBtu					
Recebimento de Canoas	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03

TARIFA (em R\$/MMBtu) - (T<sub>x</sub>) - ECE + ECT + ECS

	2025	2026	2027	2028	2029
em R\$/MMBtu					
Ponto de Saída Triunfo	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44