



DESCRIÇÃO DA METODOLOGIA DE CÁLCULO DAS TARIFAS DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL

Superintendência de Comercialização e Movimentação de Gás Natural

Setembro, 2002



Nota Técnica 054/2002-SCG

Rio de Janeiro, 18 de setembro de 2002

DESCRIÇÃO DA METODOLOGIA DE CÁLCULO DAS TARIFAS DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL

O objetivo desta Nota Técnica é descrever os conceitos considerados no cálculo das tarifas de transporte de gás natural.

Estrutura Tarifária

Existem basicamente dois tipos de serviços de transporte de gás natural por gasodutos. O Serviço de Transporte Firme (STF) e o Serviço de Transporte Interruptível (STI). No serviço firme o usuário contrata uma reserva de capacidade no gasoduto e passa a ter o direito de movimentar um volume diário de gás limitado por essa capacidade. O serviço interruptível depende da ociosidade de capacidade no gasoduto

A alocação de custos entre usuários e serviços deve ser realizada de maneira transparente, estando explícita a parcela da receita total requerida a ser coberta por cada tipo de serviço. As tarifas aplicáveis a cada serviço e/ou carregador devem ser compostas por uma estrutura de encargos relacionada à natureza dos custos atribuíveis à sua prestação.

Dessa forma a tarifa de serviço de transporte firme pode ser estruturada com base nos seguintes encargos:

- I. encargo de capacidade de entrada: destinado a cobrir os custos fixos relacionados à capacidade de recepção e os custos fixos relacionados à capacidade de transporte que não dependem da distância;
- II. encargo de capacidade de transporte: destinado a cobrir os custos fixos relacionados à capacidade de transporte que dependem da distância;
- III. encargo de capacidade de saída: destinado a cobrir os custos fixos relacionados à capacidade de entrega;
- IV. encargo de movimentação: destinado a cobrir os custos variáveis com a movimentação de gás.

A tarifa do serviço de transporte interruptível pode ser estruturada com base em um único encargo volumétrico, aplicável à quantidade de gás efetivamente movimentada. É importante que o nível da tarifa interruptível seja estabelecido em função da probabilidade de interrupção e da qualidade relativa deste serviço em relação ao serviço de transporte firme.

As tarifas propostas para serviços diversos dos serviços de transporte firme e interruptível também devem ter por referência a tarifa do serviço de transporte firme, por ser esse o principal serviço oferecido pelo transportador. Este procedimento permite evitar o risco de concorrência predatória entre os diferentes tipos de serviço.

Os conceitos apresentados a seguir se referem ao encargo de capacidade de transporte do serviço de transporte firme.

Cálculo da Tarifa de Transporte

O cálculo da tarifa de transporte de GN passa por três etapas iniciais:

1. levantamento do investimento necessário para o desenvolvimento da atividade, custos de operação e manutenção e impostos;
2. definição da remuneração adequada à atividade (taxa de retorno sobre o investimento); e
3. estimativa da demanda.

Obtidos esses três parâmetros se calcula a tarifa de transporte, que deve ser tal que multiplicada pela demanda recupere o investimento remunerado à taxa de retorno considerada justa, mais os custos de operação e manutenção e impostos.

Uma forma de se fazer esse cálculo é construindo um fluxo de caixa onde estejam como saídas de caixa o valor da base de ativos e os novos investimentos, as despesas com operação e manutenção e os valores pagos por impostos; e, como entrada de caixa a receita, que é o produto da tarifa (variável procurada) pela demanda pelo serviço de transporte.

O investimento total remunerado segundo a taxa de retorno estabelecida deve ter sido recuperado ao final da vida útil da infra-estrutura de transporte. Dessa forma pode-se montar esse fluxo de caixa com um número de períodos que correspondam à vida útil da infra-estrutura de transporte. Alternativamente, pode-se montar o fluxo de caixa com um número de períodos menor do que a vida útil e considerar um valor residual ao final do fluxo.

A tarifa é calculada de modo que o valor presente desse fluxo de caixa, descontado pela taxa de retorno definida, seja nulo (a taxa de retorno definida é a taxa interna de retorno do fluxo de caixa). Ou seja, o valor presente da receita total a ser gerada pela venda do serviço de transporte (entradas de caixa), deve ser igual ao valor presente das saídas de caixa.

A planilha a seguir exemplifica a forma de cálculo descrita.

	Unidade	0	1 10	11 19	20
Custo de Investimento	MM R\$	500,00	-	-	-	-	(80,00)
Custo de O&M	MM R\$	-	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00
Imp1 (IR + Cont.Soc.)	MM R\$		19,00	19,00	36,00	36,00	36,00
Imp2 (Pis + Cofins)	MM R\$		4,41	4,41	4,41	4,41	4,41
Saídas de Caixa	MM R\$	500,00	38,41	38,41	55,41	55,41	(24,59)
Valor Presente Líquido das Saídas de Caixa na Taxa de Retorno	MM R\$	756,63					
Demanda de Capacidade	10 ⁹ m ³ *km/ano	-	1.268	1.268	1.268	1.268	1.268
Receita (=Tarifa*Demanda)	MM R\$		120,88	120,88	120,88	120,88	120,88
Valor Presente Líquido das Entradas de Caixa na Taxa de Retorno	MM R\$	756,63					
Fluxo de Caixa Líquido	MM R\$	(500,00)	82	82	65	65	145
Valor Presente Líquido do Fluxo de Caixa na Taxa de Retorno	MM R\$	0,00					
Taxa Interna de Retorno	%	15%					
Tarifa	R\$/(mil m³*km)	0,0954					
Depreciação Fiscal (Df = 10% de CI)	MM R\$		50,00	50,00	-	-	-

A equação para o cálculo da tarifa pode ser escrita a partir da fórmula de cálculo do valor presente:

$$\sum_{i=1}^n \frac{Demanda_i \cdot Tarifa}{(1+R)^i} = \sum_{i=1}^n \frac{Inv_i + C_i - VR_n}{(1+R)^i}$$

onde: $Demanda_i$ = Demanda no ano i (no exemplo a unidade é mil m³.km)

Inv_i = investimento no gasoduto realizado no ano i (R\$)

C_i = custos de operação e manutenção e impostos referentes ao ano i (R\$)

VR_n = valor residual do gasoduto ao final do ano n (R\$)

R = taxa de retorno

n = prazo de avaliação

Todas as variáveis na equação acima devem ser conhecidas, menos a Tarifa, que é a variável procurada.

Custo de Capital (Taxa de Retorno)

O custo de capital utilizado no cálculo da tarifa deve refletir as condições vigentes no mercado de capitais e os riscos associados à prestação dos serviços de transporte de gás.

O custo de capital deve considerar a média ponderada do custo aplicável a cada tipo de fonte de recurso e ser determinada com base em um modelo financeiro reconhecido. A média ponderada do custo de capital deve considerar uma estrutura de capital que reflita padrões locais e internacionais da indústria de transporte de gás natural.

Custos de Investimento, Operação e Manutenção

Os custos de investimento e os custos de operação e manutenção utilizados no cálculo tarifário devem respeitar os princípios de prudência e eficiência e refletir padrões locais e internacionais.

Quando se está fazendo o cálculo para uma infra-estrutura de transporte já existente, é necessário um critério para avaliação da base de ativos. O investimento feito na atividade corresponde ao valor dos ativos.

O valor da base de ativos de uma instalação de transporte representa o custo real destes ativos ao início da sua operação menos suas depreciações acumuladas. Alternativamente, pode-se usar o valor ótimo de reposição depreciado; ou o valor de mercado pago em uma eventual venda dos ativos, adicionados os custos reais de investimento e deduzidas as depreciações acumuladas.

Depreciação

A depreciação dos ativos deve atender aos seguintes princípios: cada ativo deve ser depreciado durante a sua vida útil; um ativo deve ser depreciado somente uma vez; a depreciação de um ativo deve ser ajustada ao longo do tempo de modo a refletir mudanças na sua vida útil esperada; o método de depreciação e a vida útil do ativo devem respeitar padrões locais e internacionais.

Determinantes dos Custos

Para garantir que as tarifas reflitam a natureza dos custos, sua origem e responsabilidade, é essencial identificar quais são os fatores relevantes para a determinação destes custos e alocá-los de forma eficiente entre os usuários.

Os custos de um sistema de transporte de gás natural podem ser divididos em custos fixos e variáveis.

Custos fixos são os custos que não variam com a quantidade de gás movimentada. São constituídos pelos custos de investimento e custos de operação e manutenção que independem do volume transportado (incluindo custos administrativos e despesas gerais; impostos; seguros; entre outros).

Custos variáveis são os custos que variam com a quantidade de gás movimentada. São basicamente os custos de operação e manutenção relacionados à compressão (gás combustível, lubrificantes, eletricidade, entre outros) e perdas de gás.

Os principais determinantes dos custos fixos são:

- a extensão do gasoduto; e
- o volume máximo a ser transportado em um dia de pico.

Os principais determinantes dos custos variáveis são:

- a distância percorrida pelo gás; e
- o volume transportado.

Demanda

Para determinação da demanda, pode-se considerar a demanda estimada no momento da construção da infra-estrutura de transporte para determinação de suas dimensões; ou, a demanda de transporte efetivamente contratada.

O uso da demanda estimada na ocasião do dimensionamento da infra-estrutura, para fins de cálculo da tarifa, pode ser defendido com o argumento de que os usuários do sistema não devem arcar com os riscos do negócio e ser onerados por erro nessa estimativa. Além da possibilidade de que, no caso de um super dimensionamento, o transportador pode estar visando ganhos futuros de escala.

Um argumento a favor do uso da capacidade efetivamente contratada é a minimização dos riscos inerentes à atividade e garantia do retorno financeiro considerado adequado ao transportador. O objetivo seria estimular o investimento e o desenvolvimento da infra-estrutura de transporte de gás.

Distância

A distância percorrida pelo gás pode ou não ser considerada no cálculo das tarifas de transporte.

Se a distância não for considerada, a demanda presente no cálculo descrito deve ser expressa por um indicador de capacidade (por exemplo m^3). Esse indicador pode corresponder à capacidade máxima estimada do gasoduto, ou ao somatório das capacidades efetivamente contratadas.

Caso contrário, a demanda deve ser expressa por um indicador de capacidade e distância (por exemplo $m^3.km$). Esse indicador é denominado momento de capacidade de transporte e corresponde ao somatório dos produtos da capacidade disponibilizada em um ponto de entrega pela distância a ser percorrida pelo gás (distância entre os pontos de recepção e entrega):

$$MC = \sum_i^n \sum_j^p C_{ij} \times D_{ij}$$

onde: MC = momento de capacidade ($m^3.km$)

C_{ij} = capacidade contratada entre o ponto de entrega i e o ponto de recepção j (m^3)

D_{ij} = distância entre o ponto de entrega i e o ponto de recepção j (km)

n = número de pontos de entrega

p = número de pontos de recepção

A capacidade considerada em cada ponto de entrega, pode corresponder à capacidade efetivamente contratada naquele ponto, ou à capacidade que se estimava ser contratada naquele ponto na ocasião do dimensionamento do projeto.

Como já mencionado, a distância percorrida entre os pontos de recepção e entrega ao longo de um gasoduto consiste em um importante determinante de custo do serviço de transporte de gás.

Tarifas que não refletem a distância são chamadas de tarifas *postais*. Em geral, tarifas do tipo postal são aplicáveis em dois tipos de situação:

- (i) Em regimes de monopólio, como foi no Brasil até recentemente, nos quais prevalece o conceito de universalidade do serviço. Neste caso,

não há preocupação com a influência da sinalização de preços no processo concorrencial e a lógica de investimentos do setor tende a seguir interesses sociais;

- (ii) Mercados ultra-maduros, nos quais o crescimento do consumo de gás já é quase inercial e novos investimentos em expansão da malha de transporte tem importância marginal. Em alguns casos, a complexidade dos sistemas interligados é tão expressiva que torna até difícil a aplicação de sistemas tarifários com base na distância (análogo a redes interligadas de transmissão de energia elétrica).

No caso de mercados em desenvolvimento (até mesmo mercados bem mais avançados que o nosso) em regimes concorrenciais, ou abertos à concorrência, tarifas que não apresentam sinais econômicos adequados aos investidores e consumidores, refletindo seus determinantes de custos, têm se mostrado fortemente ineficientes, com efeitos negativos em termos locacionais e de utilização da infraestrutura. Neste sentido, a consideração da distância como um dos determinantes das tarifas pagas pelo serviço de transporte de gás justifica-se por dois efeitos fundamentais:

- (i) Eliminação de subsídios cruzados entre usuários do serviço (consumidores mais próximos subsidiando consumidores mais distantes), que induzem a distorções de mercado e afetam negativamente a concorrência. A eliminação de subsídios cruzados estaria em acordo com o novo modelo institucional de organização do setor, permite maior transparência ao processo de formação do preço e beneficia o consumidor final;
- (ii) Sinalização locacional mais adequada, respeitando as vantagens comparativas das regiões mais próximas às áreas produtoras, sinalizando corretamente para os investimentos em expansão da infra-estrutura e eliminando (reduzindo) o uso inadequado da capacidade existente. A ausência de sinais locacionais tende a favorecer decisões irracionais de investimento, tais como a duplicação da infra-estrutura. A duplicação é ineficiente e gera sobre-custos para a sociedade.

Tarifa Postal

No cálculo da tarifa postal não se considera a distância percorrida pelo gás. A demanda considerada deve ser expressa por um indicador de capacidade (por exemplo m^3) e pode corresponder à capacidade máxima estimada do gasoduto, ou ao somatório das capacidades contratadas.

A tarifa encontrada com o cálculo descrito estará expressa em unidade de moeda por unidade de volume (por exemplo em Reais/ m^3) e será única para toda a infra-estrutura de transporte.

Tarifas por Distância

No cálculo das tarifas por distância, como o próprio nome sugere se considera a distância percorrida pelo gás. A demanda é representada pelo momento de capacidade de transporte, expresso por unidade de capacidade multiplicada por unidade de distância (por exemplo $m^3 \cdot km$).

A tarifa encontrada com o cálculo descrito estará expressa em unidade de moeda por unidade de volume por unidade de distância (por exemplo Reais/ $(m^3 \cdot km)$).

Há basicamente duas metodologias para se aplicar tarifas baseadas na distância: tarifas ponto a ponto e tarifas zonais.

Tarifas Ponto a Ponto

Na metodologia de tarifas ponto a ponto a tarifa unitária por $m^3 \cdot km$ é aplicada ao transporte entre cada ponto de recepção e entrega. Para cada carregamento é cobrado ao usuário uma tarifa por unidade de volume (por exemplo Reais/ m^3) dada pelo produto da distância entre os pontos de entrega e de recepção e a tarifa unitária por $m^3 \cdot km$.

Desse modo, a tarifa por m^3 entre o ponto de recepção (x) e o ponto de entrega (y) é obtida da seguinte maneira:

$$Tarifa_{xy} \left(\frac{R\$}{m^3} \right) = TarifaUnitária \left(\frac{R\$}{m^3 \cdot km} \right) \times Distância_{xy} (km)$$

onde: $Tarifa_{xy}$ = tarifa de transporte por unidade de volume entre os pontos x e y (R\$/ m^3)

Tarifa Unitária = tarifa unitária de transporte calculada usando-se o momento de capacidade do gasoduto como a demanda (R\$/m³.km)

Distância_{xy} = distância entre os pontos de recepção (x) e entrega (y) (km)

Tarifas Zonais

Na metodologia de tarifas zonais, a região atendida pelo gasoduto é dividida em zonas tarifárias dentro das quais as tarifas por unidade de volume têm o mesmo valor. Visando obter as tarifas relativas a tais zonas, deve-se encontrar o respectivo centro de carga (ou distância média equivalente) da zona, aplicando-se em seguida a metodologia como no caso de tarifas ponto a ponto. A cada centro de carga devem estar associadas uma distância e uma capacidade.

A capacidade disponibilizada em uma zona é igual ao somatório das capacidades disponibilizadas em todos os pontos de entrega desta zona. A localização do centro de carga de uma zona é obtida pela relação entre o momento de capacidade da zona e o somatório das capacidades disponibilizadas na zona.

$$CentroCargaZonaT = \frac{MomentoCapacidadeT}{CapacidadeContratadaT}$$

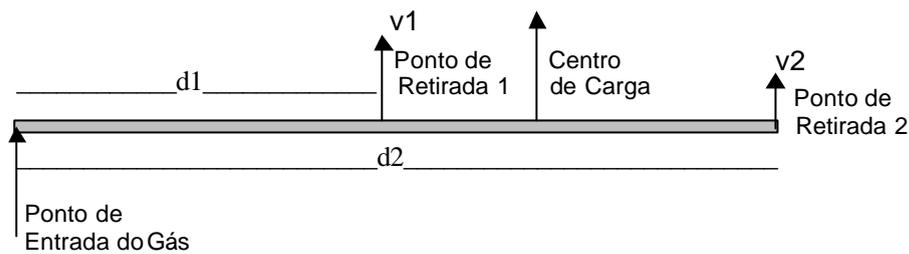
onde: *CentroCargaZonaT* = centro de carga da zona T (km)

MomentoCapacidadeT = momento de capacidade da zona T (m³.km)

CapacidadeContratadaT = capacidade total disponibilizada na zona T (m³)

Observe que por capacidade disponibilizada pode-se entender a capacidade efetivamente contratada, ou a capacidade que se estimava ser contratada na ocasião do dimensionamento do projeto.

O exemplo a seguir ilustra a idéia do centro de carga:



Onde: $d1$ = distância do ponto de entrada do gás ao ponto de retirada 1

$d2$ = distância do ponto de entrada do gás ao ponto de retirada 2

$v1$ = volume de gás que pode ser retirado no ponto de retirada 1

$v2$ = volume de gás que pode ser retirado no ponto de retirada 2

Então, nesse exemplo:

$$CentroCarga = \frac{d1 \cdot v1 + d2 \cdot v2}{v1 + v2}$$

A tarifa por unidade de volume para qualquer ponto de retirada localizado na zona T será então:

$$TarifaT\left(\frac{R\$}{m^3}\right) = TarifaUnitária\left(\frac{R\$}{m^3 \cdot km}\right) \cdot CentroCargaZonaT(km)$$

Fator Distância

Alternativamente, pode-se estruturar o cálculo da tarifa por unidade de volume em cada zona ou ponto de retirada à partir da tarifa por unidade de volume no centro de carga do gasoduto. Para isso calcula-se o que chamamos de fator distância de cada zona ou ponto de retirada.

O centro de carga do gasoduto é encontrado da maneira descrita acima para o centro de carga de uma zona, considerando-se a capacidade disponibilizada em todo o gasoduto.

O fator distância de uma zona (ou de um ponto de retirada) é a razão entre a distância do centro de carga da zona (ou da distância do ponto de retirada) e a distância do centro de carga do gasoduto.

Pode-se então definir uma tarifa por m^3 para o centro de carga do gasoduto multiplicando-se a tarifa por $m^3 \cdot km$ pela distância do centro de carga do gasoduto.

O valor desta tarifa por m³ será igual à tarifa postal, calculada considerando-se a demanda expressa por um indicador de capacidade. Podemos então imaginar que a abordagem postal equívale a considerar que todo o gás transportado seja retirado no centro de carga do gasoduto.

A tarifa a ser cobrada em cada zona ou ponto de retirada pode ser calculada multiplicando-se essa tarifa por m³ (que é igual a tarifa postal) pelo fator distância da zona ou do ponto de retirada:

$$TarifaT\left(\frac{R\$}{m^3}\right) = TarifaCG\left(\frac{R\$}{m^3}\right) \cdot FatorDistânciaT$$

Onde: TarifaT é a tarifa por unidade de volume a ser cobrada no ponto ou na zona de entrega T;

TarifaCG é a Tarifa por unidade de volume no Centro de Carga do Gasoduto; e

FatorDistânciaT é o fator distância do ponto ou zona de entrega T

O resultado encontrado será exatamente o mesmo de se multiplicar a tarifa por m³.km pela distância do centro de carga da zona ou pela distância do ponto de retirada:

$$TarifaCG\left(\frac{R\$}{m^3}\right) = TarifaUnitaria\left(\frac{R\$}{m^3 \cdot km}\right) \cdot CentroCargaGasoduto(km)$$

$$FatorDistânciaT = \frac{CentroCargaZonaT(km)}{CentroCargaGasoduto(km)}$$

$$TarifaT\left(\frac{R\$}{m^3}\right) = TarifaCG\left(\frac{R\$}{m^3}\right) \cdot FatorDistânciaT$$

$$TarifaT\left(\frac{R\$}{m^3}\right) = TarifaUnitária\left(\frac{R\$}{m^3 \cdot km}\right) \cdot CentroCargaGasoduto(km) \cdot \left(\frac{CentroCargaZonaT}{CentroCargaGasoduto}\right)$$

$$TarifaT\left(\frac{R\$}{m^3}\right) = TarifaUnitária\left(\frac{R\$}{m^3 \cdot km}\right) \cdot CentroCargaZonaT(km)$$

Tarifa Mista

Pode-se optar por uma tarifa parcialmente proporcional à distância.

Calcula-se a tarifa por m³.km da forma descrita, considerando-se a demanda igual ao momento de capacidade do gasoduto.

A tarifa postal é igual a esta tarifa por m³.km multiplicada pela distância do centro de carga do gasoduto.

A tarifa por distância em cada ponto de entrega ou zona pode ser encontrada multiplicando-se a tarifa por m³.km pela distância do ponto ou do centro de carga da zona. Ou, multiplicando-se a tarifa postal pelo fator distância do ponto ou da zona.

A tarifa para a zona T, x% proporcional à distância, pode ser calculada da seguinte maneira:

$$TarifaMistaT = (x\% \cdot TarifaPorDistânciaT) + [(100 - x)\% \cdot TarifaPostal]$$

ou,

$$TarifaMistaT = (x\% \cdot TarifaPostal \cdot FatorDistânciaT) + [(100 - x)\% \cdot TarifaPostal]$$

ou,

$$TarifaMistaT = TarifaPostal \cdot [(x \cdot FatorDistânciaT) + (100 - x)]\% .$$

Podemos calcular para cada ponto ou zona de entrega um novo fator distância igual a:

$$FatorDistânciaMistoT = (x\% \cdot FatorDistânciaT) + (100 - x)\%$$

E manter a equação de cálculo das tarifas em cada ponto como:

$$TarifaT \left(\frac{R\$}{m^3} \right) = TarifaCG \left(\frac{R\$}{m^3} \right) \cdot FatorDistânciaMistoT$$

Onde: TarifaT é a tarifa a ser cobrada no ponto ou na zona de entrega T,

TarifaCG é a Tarifa no Centro de Carga, que é igual à Tarifa Postal e

FatorDistânciaMistoT é o fator distância misto do ponto ou zona de entrega T

Expansão de Capacidade e Investimentos Adicionais

A Tarifa para a venda de serviços de transporte decorrentes da expansão da infraestrutura pode ser calculada de forma incremental, onde os novos usuários pagam pelos custos da expansão e as tarifas originais permanecem inalteradas.

A tarifa incremental é calculada com o mesmo método usado no cálculo da tarifa original (antes da expansão), considerando-se nos cálculos apenas investimentos, custos e demanda decorrentes da expansão.

Outra abordagem é recalcular a tarifa paga por toda a capacidade da infra-estrutura de transporte (original e nova) de forma a repassar aos carregadores originais, responsáveis pela viabilização do investimento inicial, os benefícios associados à redução do custo unitário de transporte devido aos efeitos de escala (custo médio decrescente), sinalizando adequadamente para atração de novos investimentos.

Essa tarifa, denominada “tarifa compartilhada” ou “tarifa rolled in”, pode ser calculada com o mesmo método usado no cálculo da tarifa original (antes da expansão), considerando-se nos cálculos investimentos, custos e demanda originais somados aos decorrentes da expansão.

Com o objetivo de proporcionar sinal econômico adequado para novos investimentos, estimulando os carregadores a comprarem capacidade inicial de novos projetos, a tarifa compartilhada deve ser aplicada quando seu valor for superior à tarifa incremental. Isto significa dizer que as tarifas de contratos originais serão sempre tão ou mais competitivas que as de novos contratos.

Repasso de Receitas Não Previstas

No caso de venda de serviços de transporte não prevista na ocasião do cálculo tarifário original, o transportador deve repassar aos carregadores firmes parte dessa receita líquida.

No caso de receitas adicionais firmes, o repasse deve implicar na redefinição das tarifas dos contratos firmes originais, formalizada através de aditivo contratual.

O objetivo é impedir a apropriação de rendas de monopólio por parte do transportador, ao mesmo tempo em que busca manter um incentivo para oferecimento novos serviços.

O importante é saber se a receita já estava prevista no cálculo tarifário original, que deveria proporcionar o retorno adequado (justo e razoável) para o transportador.

Por exemplo, um transportador pode, eventualmente, estabelecer uma estruturação financeira prevendo o recebimento de uma determinada quantia de receita variável proveniente da prestação de serviço interruptível. Nesse caso, a referida receita, quando recebida, não deveria ser repassada.

Nos casos em que o transportador assume risco de mercado e dimensiona sua infraestrutura com capacidade suficiente para atender a uma demanda superior à garantida por contratos firmes, a receita proveniente de novos contratos também deveria ficar retida integralmente pelo transportador.

É possível observar ainda o caso no qual, a partir do surgimento de um novo ponto de recepção, cria-se capacidade adicional em um gasoduto sem haver qualquer investimento adicional. Para exemplificar, pode-se imaginar a descoberta de um campo de gás na Bacia do Paraná, que permitiria a injeção de gás no meio do trecho sul da TBG. O serviço firme prestado sobre essa capacidade seria um exemplo de receita a ser repassada.

A parcela da receita extraordinária que é retida pelo transportador não deve ser muito baixa, de forma que represente um incentivo à oferta desse tipo de serviço. Acredita-se que, especialmente no atual estágio da indústria de gás brasileira, o estímulo ao oferecimento de novos serviços deve ser maior que a preocupação com a retenção de uma pequena parcela da receita pelo transportador.

Transparência

As tarifas aplicáveis a qualquer tipo de serviço deverão ser comunicadas à ANP e divulgadas ao mercado.

A transparência, no que se refere à aplicação das tarifas, é um aspecto fundamental para verificar a existência de eventuais práticas discriminatórias entre os agentes.