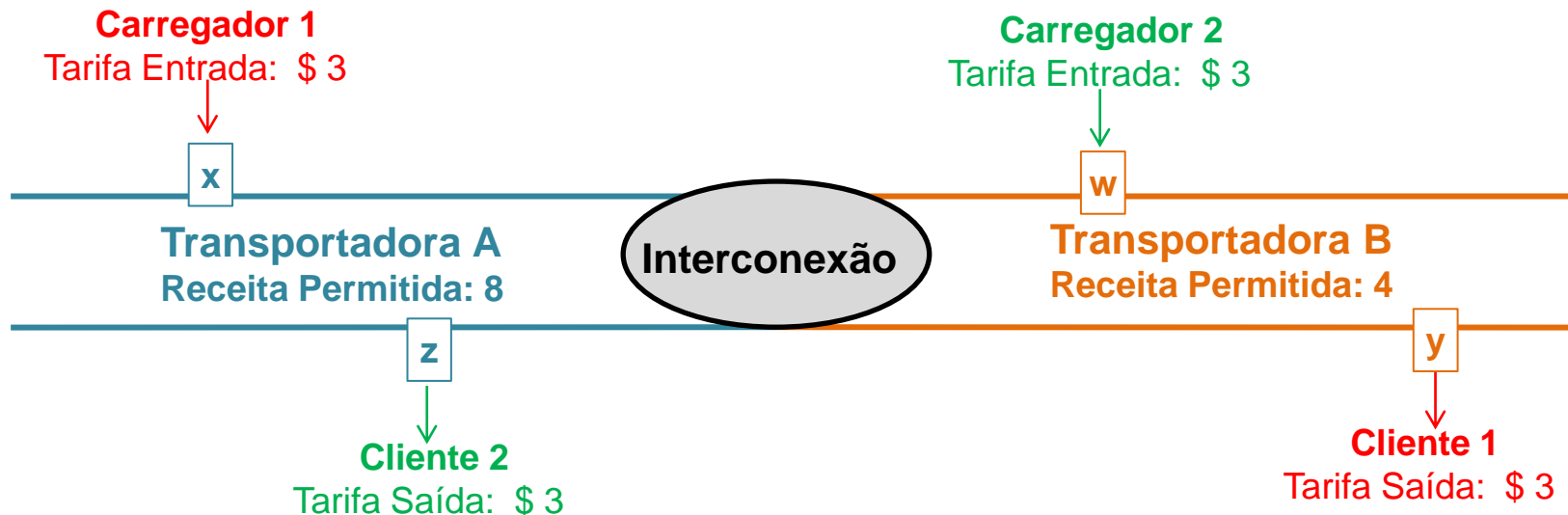


# **Modelo de Tarifação por Entrada e Saída: Faturamento do Transporte de Gás Natural**

07/04/2017

# Premissas

- Modelo de transporte com tarifas de entrada e saída e pressupõe uma coordenação em relação aos valores que deverão ser faturados
- As tarifas de entrada e saída serão formadas com vistas a remunerar o “Sistema de Transporte” e não os ativos isoladamente
- As Transportadoras farão jus a uma Receita Mensal que assegure a remuneração dos seus ativos (similar à “RAP - Receita Anual Permitida” praticada no setor elétrico)
- Para cada operação de circulação de gás natural haverá a emissão de dois Conhecimentos de Transporte Eletrônico (CTe):
  - CTe de Entrada pago pelo Carregador
  - CTe de Saída pago pelo Cliente

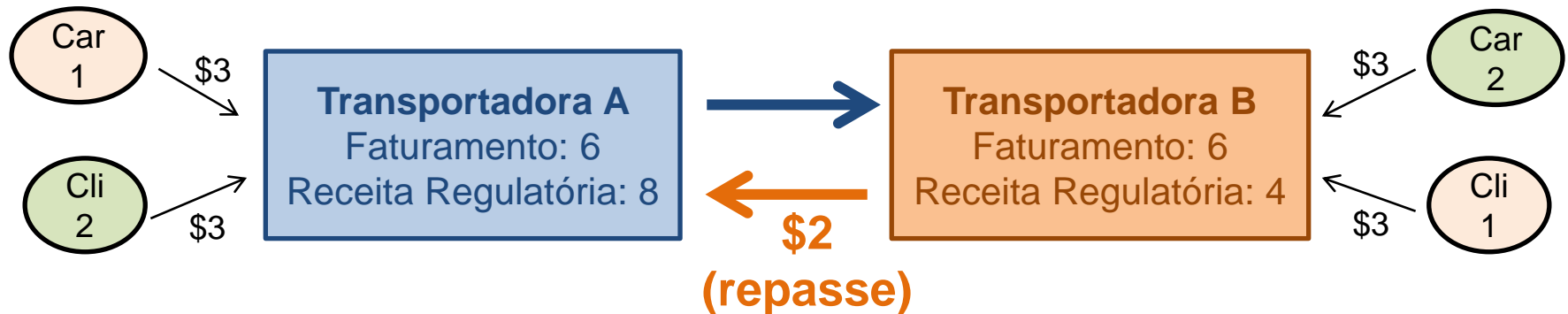


# O Problema:

- As Receitas decorrentes da aplicação das Tarifas de Entrada e Saída de uma Transportadora podem ser inferiores ou superiores à sua Receita Permitida, o que pressupõe a compensação entre elas
- Neste cenário, quem emitirá os CTe?
  - As Transportadoras emitirão apenas para os Clientes conectados à sua própria malha?
  - As Transportadoras emitirão para os Clientes conectados à sua própria malha e aos Clientes conectados à malha de outras empresas?
  - O CTe será emitido por um “agente gestor”, que posteriormente distribui os recursos às transportadoras?

# Alternativa 1 – Compensação entre Transportadoras

- Os usuários efetuam o pagamento às transportadoras as quais estão vinculados e, posteriormente, estas realizam as compensações mútuas
  - Empresa de coordenação define os valores a serem faturados para o cumprimento dos prazos legais de emissão dos CTe's (5 dias úteis)



## Vantagens:

- Usuários mantêm contrato apenas com as transportadoras as quais estão conectados
- Maior facilidade para a emissão dos CTes e cumprimento dos prazos legais para emissão dos CTe's (5 dias úteis)

## Desvantagens:

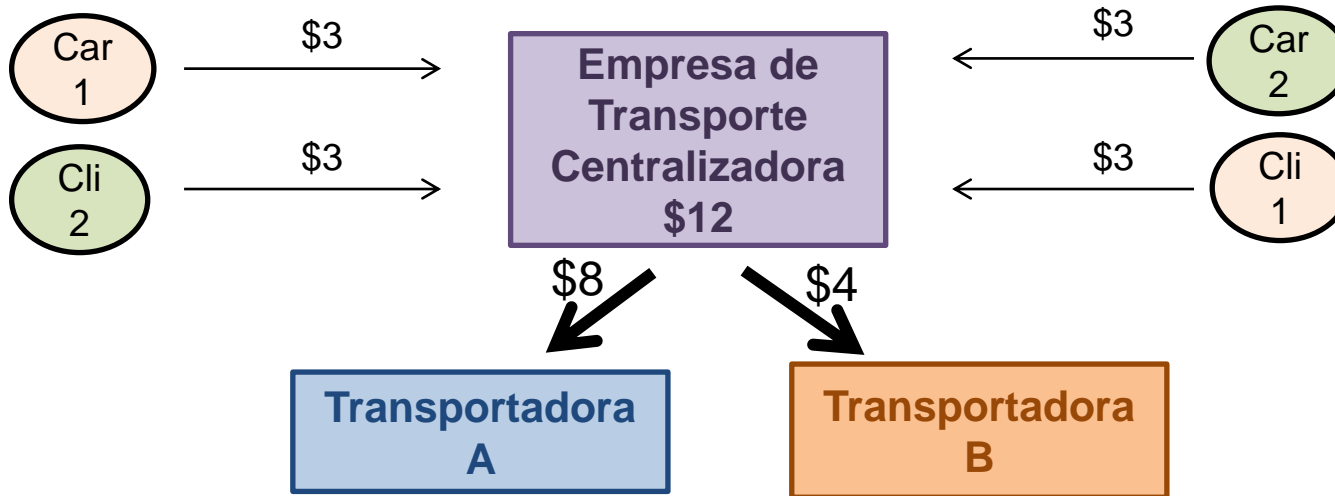
- Risco de contágio entre os agentes (ex: empresa com receita penhorada pela Justiça teria dificuldade em repassar recursos a outra)
- Edição de legislação:
  - **Regulatória** que defina a obrigatoriedade de repasse dos recursos entre as transportadoras e possibilite que a apuração do IRPJ/CSLL não seja impactada pela receita maior ou menor
  - **Fiscal** que exclua o “repasse” entre as transportadoras de incidência de PIS/Cofins, pois nesse caso não daria direito ao crédito e seria um custo para a operação

Carregador

Cliente

# Alternativa 2 – Subcontratação das Transportadoras

- A empresa de transporte Centralizadora:
  - define os valores a serem faturados para o cumprimento dos prazos legais de emissão dos CTe's (5 dias úteis)
  - firma contrato de transporte com os usuários e subcontrata as transportadoras
- CTe's da Empresa de Coord. e das Transportadoras precisam ser emitidos para o mesmo Estado para evitar ineficiências tributárias de ICMS



## Vantagens:

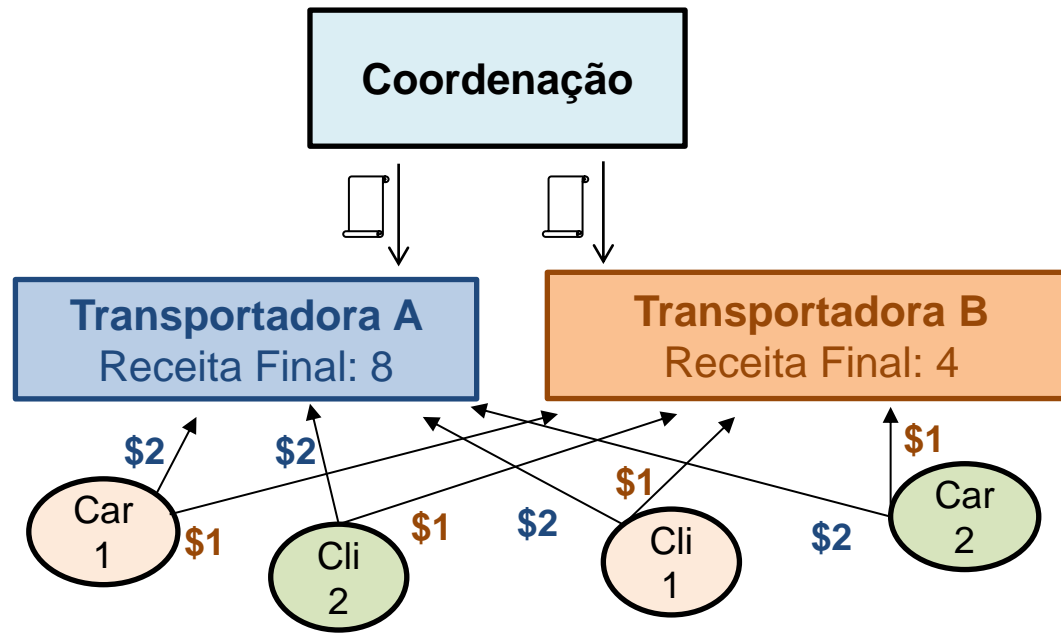
- Rateio poderá ser feito após o período de faturamento, reduzindo o trabalho a ser finalizado até o 5º dia útil de cada mês
- Redução do risco de contágio entre os agentes

## Desvantagens:

- Risco de crédito
- Empresa terá que ser uma “transportadora” para emitir os Cte's
- Transportadoras precisam abrir estabelecimento em todos os Estados, mesmo naqueles onde não operam

# Alternativa 3 – Modelo similar ao do Setor Elétrico

- Coordenação define os valores a serem faturados para o cumprimento dos exíguos prazos
- Os contratos são firmados entre as transportadoras e os usuários



## Vantagens:

- Risco de crédito controlado
- Não há risco de contágio entre os agentes
- Modelo mais transparente
- Não gera ineficiência tributária

## Desvantagens:

- Transportadoras precisam firmar contrato com todos os usuários (conectados a sua infraestrutura ou não)
- Maior número de CTe's emitidos pelas transportadoras e recepcionados pelos agentes