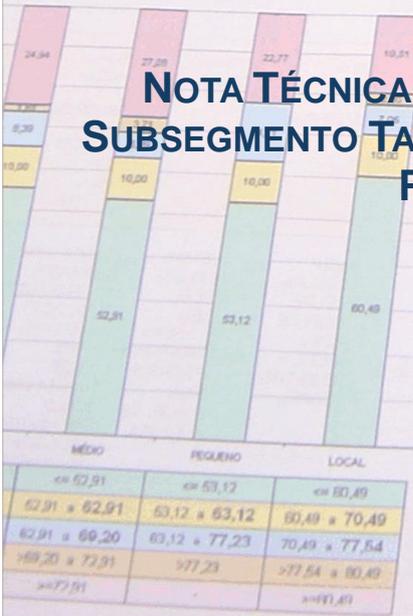


# NOTA TÉCNICA CET/002/2025 - CRIAÇÃO DE NOVO SUBSEGMENTO TARIFÁRIO – FROTA PESADA/TRANSPORTE PÚBLICO PELA CEGÁS

FEVEREIRO/2025

Médios, Máximos e Intermediários de IASC Estabelecido em Novembro de 2002 para Efeito de Apuração do Fator Xc e resultados de IASC da Pesquisa a ser Feita em Novembro de 2003.



Se penalizada, precisará conseguir, na pesquisa de novembro, precisará conseguir IASC > 73,45

... Considerando o benefício fiscal devido a juros sobre dividendos e capital próprio no Brasil que as empresas brasileiras têm relativamente menos incentivos para a tomar dividendos de empresas de outros países. Assim, seria razoável adotar-se uma taxa entre 50% de capital no Brasil. Diante disso, a ANEEL optou por utilizar uma meta de participação de dividendos no capital total de empresas brasileiras de distribuição de energia elétrica...

V.1.2.4 – Custo Médio Ponderado do Capital (WACC)  
100. Com base no exposto, o Custo Médio Ponderado do Capital, ou seja, a taxa de investimento em distribuição de energia elétrica no Brasil é de 11,25%, conforme segue:

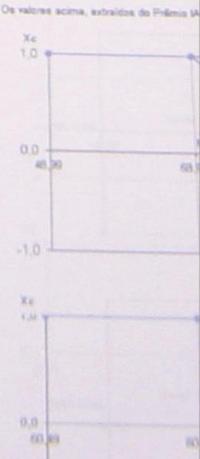
Tabela II  
Custo Médio Ponderado do Capital (WACC)

Descrição	Valor
Estrutura de Capital Meta $\left(\frac{P}{P+D}\right)$	
Taxa Livre de Risco ( $r_f$ )	
Beta médio de empresas distribuidoras de EUA desalavancado ( $\beta_U$ )	
Beta médio realavancado pela estrutura meta de capital BZ ( $\beta$ )	
Spread de risco de mercado [ $r_M - r_f$ ]	
Risco do negócio e financeiro [ $\beta(r_M - r_f)$ ]	
Risco Soberano ( $r_f$ )	
Risco Crédito empresas EUA mesmo risco BZ (B1) ( $r_{B1}^E$ )	
Risco Crédito empresas EUA mesmo risco de empresas distribuidoras BZ - Risco País ( $r_B = r_{B1}^E - r_f^E$ )	
Risco Cambial ( $r_c$ )	
Risco Regulatório [ $(\beta_{reg} - \beta_{reg}) \times (r_M - r_f)$ ]	
Custo de Capital Próprio Nominal $r_p = r_f + \beta(r_M - r_f) + r_c + r_B + r_{reg}$	

## 2 - AGRUPAMENTO CONF

### 2.1 - Regiões Sul / Sudeste / Centro

EMPRESA
NOVA PALMA
ALUNÇA
COCEL
DANIERE
CHESF
FORCEL
ELETROCAR
JOÃO CESA
URUSSANGA
ONE
LIQUAR
MUNFELD
PANAMER



**NOTA TÉCNICA CET Nº 002/2025**  
**SUBSEGMENTO TARIFÁRIO – FROTA PESADA/TRANSPORTE PÚBLICO**

**SUMÁRIO**

<b>1. INTRODUÇÃO</b>	<b>1</b>
<b>2. CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	<b>1</b>
<b>3. PROPOSTA: ASPECTO TÉCNICO</b>	<b>2</b>
<b>4. CONCLUSÃO.</b>	<b>5</b>
<b>ANEXOS</b>	<b>6</b>

## NOTA TÉCNICA CET Nº 002/2025

### TARIFA DE USO DO SISTEMA DE DISTRIBUIÇÃO (TUSD)

#### 1. INTRODUÇÃO.

Esta Nota Técnica tem como objetivo apresentar a análise da Coordenadoria Econômico-Tarifária (CET) sobre o requerimento da Cegás para criação de novo subsegmento tarifário – Frota Pesada/Transporte Público, enviado pela Concessionária por meio da carta Cegás PR nº 0318/2024, de 11.nov.2024 (anexo), que resultou na abertura do processo administrativo NUP 08052.000280/2024-38.

#### 2. CONTEXTUALIZAÇÃO

A Concessionária solicita, por meio do ofício nº 0318/2024/Cegás/PR, de 11.nov.2024, a constituição de uma nova tabela tarifária para um novo segmento ou subsegmento com fundamento na cláusula décima Quarta, item 14.7, do Contrato de Concessão, celebrado pelo Estado do Ceará, como Poder Concedente, e a Cegás, que dispõe:

*“A concessionária poderá aplicar tarifas diferenciadas em função das características levando em consideração os seguintes parâmetros:*

- Volume;
- Sazonalidade;
- Ininterruptibilidade;
- Perfil consumo diários;
- Fator de carga;
- Valor energético a substituir;
- Investimento marginal na rede distribuidora.”

A Cegás esclarece que a tarifa para a Frota Pesada / Transporte Público é essencial para a promoção de uma mobilidade mais sustentável e eficiente. Cita que em comparação com a gasolina e ao diesel, o gás natural pode reduzir as emissões de gases de efeito estufa em cerca de 20% a 30%. A Cegás esclarece, ainda, que no caso do diesel, as emissões de gases de escape dos veículos a gás oferecem reduções de poluentes urbanos comuns, como o monóxido de carbono (CO), redução de 70% a 90%; e óxido de nitrogênio (Nox), redução de 75% a 95%, conforme dados do Brasil Energia.

A partir das informações prestadas no parágrafo anterior, a Cegás afirma que o uso do gás natural contribui para melhoria da qualidade do ar nas cidades e para a redução das emissões de gases de efeito estufa, promovendo a

integração regional e fomentando uma infraestrutura de abastecimento eficiente e sustentável para o futuro.

### 3. PROPOSTA: ASPECTO TÉCNICO.

Com base nos fundamentos apresentados pela Concessionária, esta Coordenadoria analisa sob o enfoque do Contrato de Concessão a possibilidade de criação do novo segmento requerido pela Cegás. Neste contexto, o item 14.7 do contrato de concessão permite a aplicação de tarifas diferenciadas em função das características específicas que considerem os seguintes parâmetros: volume; sazonalidade; ininterruptibilidade; perfil consumo diários; fator de carga; valor energético a substituir; investimento marginal na rede distribuidora.

No tocante ao novo subsegmento tarifário – Frota Pesada/Transporte público proposto pela Cegás, os parâmetros de volume e valor energético a substituir consubstanciam os principais argumentos da Concessionária para a criação do subsegmento mencionado. De fato, o acréscimo de venda da molécula de gás para o subsegmento frota pesada pode contribuir para a modicidade tarifária, tendo em vista que a elevação de volume da molécula de gás faturado contribui para a redução da margem bruta regulatória, que é parcela da tarifa cobrada do usuário nos termos fórmula paramétrica expressa no Anexo I, do Contrato de Concessão.

No que concerne ao item valor do energético a substituir, relatórios emitidos por entidades governamentais, a exemplo do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES e do Ministério das Minas e Energia, apresentam as vantagens para uma transição energética ambiental sustentável, quando da substituição do diesel pela molécula de gás natural no sistema de transporte rodoviário para pessoas ou carga. Neste contexto, o Relatório Gás para o Desenvolvimento: perspectivas de oferta e demanda no mercado de gás natural do Brasil, do BNDES, dispõe que:

O transporte é responsável por aproximadamente 23% das emissões globais de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) relacionadas à produção de energia (SIMS *et al.*, 2014). Logo, sua descarbonização pode ser relevante para a agenda de redução de gases de efeito estufa adotada por diversos países. No Brasil, o *diesel* é responsável por 49% das emissões de CO<sub>2</sub> do transporte, à frente da gasolina (33%), do etanol (14%), do *biodiesel* (2%) e do gás natural (GNV) (25).

Do referido relatório, observa-se o impacto do setor de transporte na emissão de gases de efeito estufa na atmosfera. Nesta circunstância, o uso do gás natural no setor de transporte pode contribuir para a redução da emissão de gases de efeito estufa na atmosfera, consoante expõe o citado relatório, nestes termos:

O gás natural é uma fonte energética relevante para a transição rumo a uma economia de baixo carbono. Trata-se de um combustível disponível a preço acessível e menos poluente que o *diesel*. Sua maior adoção pode oferecer benefícios ao meio ambiente e à saúde pública, especialmente em ambientes urbanos de grande concentração. Em comparação com os veículos a *diesel*, os veículos movidos a gás natural emitem até 85% menos poluentes tóxicos e podem gerar uma redução de 10% nas emissões de gases de efeito estufa (MOUETTE *et al.*, 2019).

Em consonância com o relatório do BNDES, o relatório Resenha Energética Brasileira, emitido pelo Ministério das Minas e Energia, de 2023, apresenta o setor de transporte como um dos maiores responsáveis pela emissão de CO<sub>2</sub> para a atmosfera, conforme se observa no gráfico seguinte.

Emissões de CO<sub>2</sub> por fonte e setor no Brasil

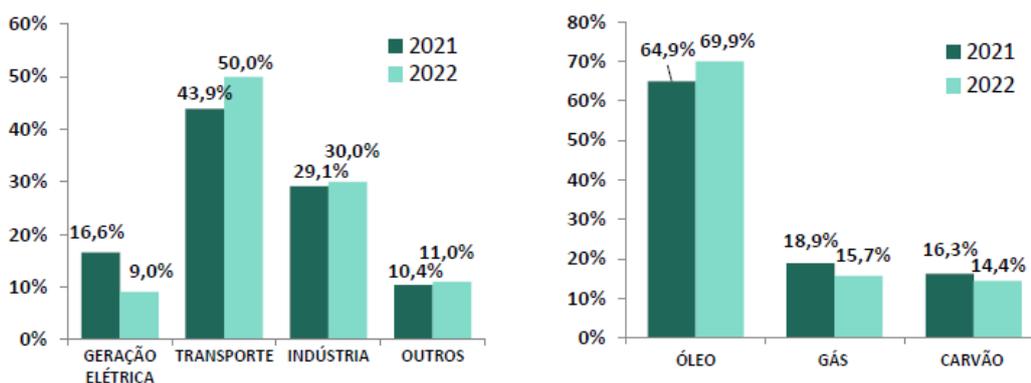


Figura 2: Emissões de CO<sub>2</sub> por Fonte e por Setor, no Brasil – 2022 e 21 (MtCO<sub>2</sub>eq).

Por meio dos relatórios emitidos por entes governamentais, considera-se a relevância do uso de gás natural para a descarbonização da matriz energética no setor de transporte, fator que atende ao requisito de ‘valor energético a substituir’, nos termos do item 14.7 do contrato de concessão.

Como parâmetro limitador econômico tarifário para a criação de tarifas diferenciadas para determinado nível, tipo e perfil de consumo, a Cegás deverá observar a regra imposta pelo item 2, do anexo I, do Contrato de Concessão, que dispõe: “A Concessionária poderá adotar tarifas diferenciadas nível, tipo e perfil de consumo, desde que mantida uma receita no máximo igual a que seria obtida aplicando-se a tarifa média”.

Com relação aos fatores econômicos tarifários, a instituição do novo subsegmento tarifário Frota/Pesada resta fundamentado nas cláusulas supracitadas do Contrato de Concessão. Não obstante o respaldo contratual no

tocante à instituição do subsegmento tarifário Frota Pesada/Transporte Público, resta saber algumas questões da seara jurídica, tais como: a possibilidade de aplicação da Resolução Arce nº 151, de 22/07/2011 no que concerne à realização de audiência pública para a questão em análise e se a instituição da segmento Frota Pesada/Transporte Público constituiria uma 'quebra' de isonomia em relação ao segmento 'GN automotivo'. Neste contexto, a Coordenadoria Econômico-Tarifária formulou os seguintes questionamentos ao setor jurídico da Arce:

1. A possibilidade de aplicação da Resolução Arce nº 151, de 22/07/2011 no que concerne à realização de audiência pública para o pedido da Cegás de criação do segmento Frota Pesada/Transporte Público, consoante carta Cegás PR nº 0318/2024, de 11.nov.2024?
2. Se a instituição do segmento Frota Pesada/Transporte Público constituiria uma 'quebra' de isonomia em relação aos usuários do segmento 'GN automotivo'?

Em resposta aos questionamentos supramencionados, a Procuradoria Jurídica da Arce respondeu, respectivamente, conforme parecer nº 10/2025/Arce/PRJ (anexo) nos seguintes termos.

Resposta 1: Como instrumento de participação popular e para garantia da transparência dos atos administrativos praticados pela Arce, bem como diante da possibilidade de afetar direitos dos usuários dos serviços de gás canalizado, deve ser realizada audiência pública previamente à análise do pleito da Cegás, nos termos da Resolução Arce nº 151/2011.

Resposta 2: Embora a regra para o setor de gás seja o respeito ao tratamento isonômico entre os usuários (art. 1º, parágrafo único, inciso II, Lei Estadual nº 17.897/2022, não pode ser considerado discriminatório o tratamento diferenciado com base em grupos tarifários por segmentos e/ou subsegmentos de uso e categorias de serviços distintos (art. 76), desde de que sejam levados em consideração os parâmetros de volume, sazonalidade, inflexibilidade e flexibilidade de fornecimento, perfil diário de uso, fator de carga e volume de uso do sistema de distribuição do gás (art. 49). Assim, para atender ao pedido da Cegás de criação de novo subsegmento Frota Pesada/Transporte Público, tais parâmetros devem ser rigorosamente atendidos.

No contexto das respostas prestadas pela Procuradoria Jurídica da Arce e com o propósito de garantir a transparência dos atos administrativos praticados pela Arce, bem como diante da possibilidade de afetar direitos dos usuários dos serviços de gás canalizado, realiza-se a presente audiência pública, na forma de intercâmbio documental, para que haja a participação da sociedade na proposta de criação de novo subsegmento tarifário – Frota Pesada/Transporte Público, nos termos do carta Cegás PR nº 0318/2024, de 11.nov.2024 (anexo).

#### 4. CONCLUSÃO

De acordo com a solicitação de criação de novo subsegmento tarifário – Frota Pesada/Transporte Público, nos termos do carta Cegás PR nº 0318/2024, de 11.nov.2024 (anexo), a Coordenadoria Econômico-Tarifária encaminha a presente Nota Técnica para fins de realização da Audiência Pública, na forma de intercâmbio documental, nos termos da Resolução Arce nº 151/2011.

Fortaleza, 17 de fevereiro de 2025.

**Márcio Rodrigues Melo**  
ANALISTA DE REGULAÇÃO

De acordo,

**Mario Augusto Parente Monteiro**  
COORDENADOR ECONÔMICO-TARIFÁRIO

## Anexos

1. Ofício nº 0318/2024/Cegás/PR
2. Parecer nº 010/2025/Arce/PRJ

OFÍCIO N° 000318/2024/CEGÁS/PR

Fortaleza, 11 de novembro de 2024

Ao Senhor  
João Gabriel Laprovítera Rocha  
Presidente do Conselho Diretor

**Assunto: Solicitação para criação de subsegmento tarifário Frota Pesada/Transporte Público no segmento Automotivo da CEGÁS**

Senhor Presidente,

Cumprimentando-o cordialmente, encaminhamos a manifestação da CEGÁS sobre a solicitação para criação de subsegmento tarifário Frota Pesada / Transporte Público no segmento Automotivo da CEGÁS.

Colocamo-nos à disposição para maiores esclarecimentos e aproveitamos a oportunidade para renovar nossos protestos de respeito e consideração.

Atenciosamente,

Miguel Antonio Cedraz Nery  
Diretor-Presidente

**SUITE**

Documento assinado eletronicamente por: **MIGUEL ANTONIO CEDRAZ NERY**, em 11/11/2024, às 10:57 (horário local do Estado do Ceará), conforme disposto no Decreto Estadual nº 34.097, de 8 de junho de 2021.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://suite.ce.gov.br/validar-documento>, informando o código 906F-0725-77AF-9EA0.



## JUSTIFICATIVA PARA CRIAÇÃO DE NOVO SUBSEGMENTO TARIFÁRIO – FROTA PESADA/TRANSPORTE PÚBLICO

A proposta de criação de um novo subsegmento tarifário para Frota Pesada / Transporte Público no segmento automotivo está respaldada no Contrato de Concessão para Exploração dos Serviços de Gás Canalizado no Estado do Ceará, em sua Cláusula Décima Quarta, tópico 14.7, conforme abaixo:

14.7 - A CONCESSIONÁRIA poderá adotar tarifas levando em conta os seguintes parâmetros:

- volume;
- sazonalidades;
- ininterruptibilidade;
- perfil de consumo diários;
- fator de carga;
- valor do energético a substituir;
- investimento marginal na rede distribuidora.

Além disso, no **ANEXO I – Metodologia de Cálculo da Tarifa para Distribuição de Gás Canalizado no Estado do Ceará do Contrato de Concessão**, tópico 2, o Contrato de Concessão apresenta a possibilidade de a Concessionária adotar tarifas diferenciadas conforme nível, tipo e perfil de consumo:

2 - A CONCESSIONÁRIA poderá adotar tarifas diferenciadas considerando nível, tipo e perfil de consumo, desde que mantida uma receita no máximo igual a que seria obtida aplicando-se a tarifa média.

Assim, a criação de um novo segmento ou subsegmento para prestação dos serviços de distribuição de gás natural visa promover a eficiência, generalidade na prestação do serviço e a manutenção da modicidade tarifária, conforme disposto na Cláusula Segunda, tópico 2.1 do Contrato de Concessão:

2.1 - Por serviço adequado entende-se o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade na sua prestação, modicidade das tarifas e cortesia.

Para atender à demanda de novos usuários de gás natural que não se enquadrem nos segmentos atuais ou que possuam uma finalidade específica para o uso do energético, a CEGÁS solicita a constituição de uma nova tabela tarifária para um novo segmento ou

DS  
TSUV



subsegmento, respeitando as cláusulas e tópicos regulamentados no Contrato de Concessão ou nas resoluções publicadas pela Agência Reguladora.

Uma tarifa específica para Frota Pesada / Transporte Público é essencial para a promover uma mobilidade mais sustentável e eficiente. Comparado à gasolina e ao diesel, o gás natural pode reduzir as emissões de gases de efeito estufa em cerca de 20% a 30%. No caso do diesel, as emissões de gases de escape dos veículos a gás natural oferecem reduções de poluentes urbanos comuns, como o monóxido de carbono (CO), redução de 70 a 90%; e óxidos de nitrogênio (NOx), redução de 75 a 95%, conforme dados do Brasil Energia.

Assim, o uso desse combustível contribui para melhorar da qualidade do ar nas cidades e reduzir as emissões de gases de efeito estufa, promovendo a integração regional e fomentando uma infraestrutura de abastecimento eficiente e sustentável para o futuro.

Além disso, o gás natural tem custo operacional mais baixo, o que pode resultar em economia significativa a longo prazo para os motoristas. A adoção desse combustível também estimula a inovação tecnológica no setor de transportes, incentivando o desenvolvimento de veículos mais limpos e eficientes. Portanto, a transição para o gás natural nas frotas pesadas não só é uma escolha ambientalmente responsável, mas também uma estratégia inteligente para o futuro do transporte, alinhada à política de transição energética do Estado do Ceará.

A partir desta análise, está em andamento a viabilização do projeto dos Corredores Azuis no Nordeste, uma iniciativa estratégica que visa fomentar o uso do Gás Natural Veicular (GNV), promovendo a integração entre as capitais da região e incentivando o abastecimento de veículos pesados e leves em rotas-chave. Foram escolhidos os traçados das BR-101 e BR-116, considerando a logística regional e o desenvolvimento de infraestrutura energética sustentável, já que essas rodovias representam os maiores fluxos rodoviários da região e são cobertas pelas concessões das distribuidoras de gás natural do Nordeste, facilitando a implantação da infraestrutura essencial.

Ademais, o uso de gás natural em frota pesada torna-se ainda mais urgente, pois o volume vendido para o segmento automotivo (frota leve) vem caindo consideravelmente nos últimos anos, com uma redução de 38,7% de maio/22 a setembro/24, equivalente a cerca de 78.565 m<sup>3</sup>/dia.

Dessa forma, estimular o desenvolvimento da Frota Pesada / Transporte Público a gás natural também contribui para modicidade tarifária, pois o aumento volume total de gás distribuído pela CEGÁS impacta positivamente a composição da tarifa média, reduzindo os custos

DS  
TSW



**PARECER N° 000010/2025/ARCE/PRJ**

De: ARCE/PRJ

Data: 27/01/2025

Para: ARCE/CET

**Agência Reguladora de Serviços Públicos  
Delegados do Estado do Ceará  
Procuradoria Jurídica****NUP 08052.000280/2024-38****INTERESSADO: Márcio Rodrigues Melo (Coordenadoria Econômico-Tarifária)**

**EMENTA:** Consulta. Regulatório. Serviço de distribuição de gás canalizado. CEGÁS. Pedido de criação de subsegmento tarifário Frota Pesada / Transporte Público no segmento automotivo. Análise econômico-tarifária. Dúvidas acerca da necessidade de realização de audiência pública e eventual quebra de isonomia em relação aos demais usuários do segmento GN automotivo. Legislação aplicável. Previsão legal e contratual. Esclarecimentos necessários.

Trata-se de consulta feita pelo Analista Márcio Rodrigues Melo, da Coordenadoria Econômico-Tarifária desta Agência Reguladora Estadual, acerca das seguintes dúvidas surgidas a partir de pedido da CEGÁS para criação de subsegmento tarifário Frota Pesada / Transporte Público no segmento GN automotivo: (i) “a possibilidade de aplicação da Resolução Arce nº 151, de 22/07/2011, no que concerne à realização de audiência pública para o pedido da Cegás de criação do segmento Frota Pesada/Transporte Público, consoante Carta Cegás PR nº 0318/2024, de 11.nov.2024?”; (ii) “Se a instituição do segmento Frota Pesada/Transporte Público constituiria uma ‘quebra’ de isonomia em relação aos usuários do segmento GN automotivo?”

Em seguida, os autos foram encaminhados a esta Procuradoria Jurídica sobre o pedido da Cegás, mas especialmente para dirimir as dúvidas suscitadas.

É o que importa relatar. Passamos a opinar.

Inicialmente, verifica-se que as competências originais desta Procuradoria Jurídica para, na forma do art. 8º do Decreto nº 25.059/98 e do art. 36 da Resolução ARCE nº 15/00, assessorar juridicamente o Conselho Diretor e as Coordenadorias desta Agência (inciso I), quedaram-se em razão do julgamento final dos Embargos de Declaração na Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 145/CE, pelo Supremo Tribunal Federal, o qual declarou inconstitucional as “procuradorias autárquicas” estaduais, bem como colocou em extinção as carreiras de Procurador Autárquico do Estado do Ceará, impedindo-os de realizar suas atribuições legais, embora tenha permitido, **excepcionalmente**, a realização das atribuições de consultoria jurídica, desde que sob a supervisão técnica do Procurador-Geral do Estado do Ceará. Tal situação, por fim, foi regulamentada pela Lei Complementar Estadual nº 300, de 23 de dezembro de 2022, e pela Instrução Normativa nº 01, de 24 de janeiro de 2023, expedida pela PGE/CE.

## PARECER N° 000010/2025/ARCE/PRJ

De: ARCE/PRJ

Data: 27/01/2025

Para: ARCE/CET

Para análise jurídica da consulta formulada, não obstante, cumpre examinar a legislação estadual de regência da temática envolvendo os serviços de distribuição de gás canalizado, bem como o Contrato de Concessão da Cegás e as normas reguladoras da Arce.

A Lei Estadual nº 17.897, de 11 de janeiro de 2022, dispõe sobre a prestação dos serviços locais de gás canalizado no Estado do Ceará (Marco Regulatório Estadual do Gás). Esta norma estadual estabelece alguns princípios basilares da regulação (art. 1º, parágrafo único), dentre eles destacam-se: (i) a sustentabilidade dos serviços locais de gás canalizado, mediante a manutenção do monopólio natural (inciso I) e (ii) **tratamento isonômico entre os usuários** (inciso II). Outrossim, a legislação em comento dispôs, de modo expresse, sobre as atribuições de regulação, fiscalização e controle desses serviços por parte da Arce (art. 2º).

Em relação à estrutura tarifária para remuneração dos serviços locais de gás canalizado, esta deve ser entendida como o *“conjunto de tabelas de tarifas unitárias, em reais por metro cúbico (R\$/m³), aplicadas para o faturamento dos serviços locais de gás canalizado, por segmento de uso e subsegmento de uso, a partir da leitura dos medidores dos usuários, na forma dos respectivos contratos”* (art. 3º, inciso XXIX). Portanto, é possível inferir que este conjunto de tabelas de tarifas pode ser dividida por segmento e subsegmentos de uso, com base na leitura dos medidores dos usuários, respeitada a modicidade tarifária (art. 7º, §1º, e art. 47, caput).

Para o deslinde das questões suscitadas ainda se faz necessário analisar os dispositivos normativos referentes à Política Tarifária e aos Direitos e Obrigações da Concessionária aplicáveis aos serviços locais de gás canalizado. Neste sentido, destacam-se os artigos 48, 49 e 76 do marco regulatório estadual do gás:

Art. 48. As tarifas para os serviços locais de gás canalizado deverão ser baseadas nos custos da concessionária para o fornecimento dos referidos serviços e serão formadas por 2 (duas) parcelas, sendo uma correspondente ao custo médio ponderado de aquisição de gás, e a outra correspondente à Margem Bruta de Distribuição calculada conforme estabelecido no contrato de concessão.

[...]

Art. 49. A concessionária poderá aplicar tarifas diferenciadas em função das características levando em consideração os seguintes parâmetros:

I - volume;

II - sazonalidade;

III - inflexibilidade e flexibilidade de fornecimento;

## PARECER N° 000010/2025/ARCE/PRJ

De: ARCE/PRJ

Data: 27/01/2025

Para: ARCE/CET

IV - perfil diário de uso;

V - fator de carga; e

VI - volume de uso do sistema de distribuição do gás.

[...]

Art. 76. O tratamento diferenciado com base em grupos tarifários por segmentos e/ou subsegmentos de uso e categorias de serviços distintos não pode ser considerado como tratamento discriminatório.

Tais dispositivos normativos destacados estão de acordo com o Contrato de Concessão firmado entre o Estado do Ceará (Poder Concedente) e a Cegás (Concessionária). A Cláusula Décima Quarta estabelece regras acerca das tarifas do serviço de distribuição de gás canalizado. No caso em apreço, a tarifa desse serviço regulado deve ser fixada “de forma a cobrir todas as despesas realizadas pela CONCESSIONÁRIA e a remunerar o capital investido.” Para tanto, a Cegás poderá adotar tarifas levando em conta os seguintes parâmetros: volume, sazonalidades, ininterruptibilidade, perfil de consumo diários, fator de carga, valor do energético a substituir e investimento marginal na rede distribuidora. (subcláusula 14.7)

No Anexo I do referido contrato de concessão, restou definida a metodologia de cálculo da tarifa para distribuição do gás canalizado no Estado do Ceará. No item 2 deste anexo, ficou estabelecido que a “CONCESSIONÁRIA poderá adotar tarifas diferenciadas considerando nível, tipo e perfil de consumo, desde que mantida uma receita no máximo igual a que seria obtida aplicando-se a tarifa média.”

Destarte, numa interpretação sistemática da legislação estadual e do contrato de concessão em apreço, é possível responder à seguinte questão levantada pela CET/Arce:

- a instituição do segmento Frota Pesada/Transporte Público constituiria uma ‘quebra’ de isonomia em relação aos usuários do segmento GN automotivo?

**Resposta:** Embora a regra para o setor de gás seja o respeito ao tratamento isonômico entre os usuários (art. 1º, parágrafo único, inciso II, Lei Estadual nº 17.897/2022, não pode ser considerado discriminatório o tratamento diferenciado com base em grupos tarifários por segmentos e/ou subsegmentos de uso e categorias de serviços distintos (art. 76), desde de que sejam levados em consideração os parâmetros de volume, sazonalidade, inflexibilidade e flexibilidade de fornecimento, perfil diário de uso, fator de carga e volume de uso do sistema de distribuição do gás (art. 49). **Assim.**

**PARECER N° 000010/2025/ARCE/PRJ**

De: ARCE/PRJ

Data: 27/01/2025

Para: ARCE/CET

**para atender ao pedido da Cegás de criação de novo subsegmento Frota Pesada/Transporte Público, tais parâmetros devem ser rigorosamente atendidos.**

Em relação à necessidade ou não de realização de audiência pública, a Resolução Arce nº 151/2011 dispõe sobre o processo decisório desta Agência Reguladora e os procedimentos relativos à realização de audiências públicas. Neste sentido, cumpre destacar o artigo 4º dessa resolução:

**Art. 4º** A Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados do Estado do Ceará – ARCE realizará, a critério do Conselho Diretor, audiências públicas, sempre mediante intercâmbio documental, admitindo-se concomitantemente a forma presencial, para tomada de decisão sobre matéria considerada relevante.

**§ 1º** A decisão do Conselho Diretor quanto à relevância da questão a ser decidida deverá tomar em consideração o correspondente relatório de impactos.

**§ 2º** Será obrigatória a realização de audiência pública previamente à aprovação de resoluções e de outros atos de caráter normativo que afetem interesses das entidades reguladas e dos consumidores e usuários dos serviços públicos.

**§ 3º** Será obrigatória a realização de audiência pública na forma presencial previamente ao estabelecimento e revisão de tarifas ou estruturas tarifárias, e ao início de procedimentos licitatórios relativos à outorga de concessões e permissões de serviços públicos.

Em verdade, a realização de audiências públicas por agências reguladoras é procedimento imprescindível de participação popular, transparência dos atos administrativos e, também, legitimidade desses entes reguladores, tendo como exemplo a Arce. Consultas e audiências públicas legitimam o espírito democrático das autoridades administrativas, podendo inclusive servir como instrumento orientador da revisão judicial dos atos normativos das agências, o que se deve evitar.

Neste sentido de defender a função das consultas e audiências públicas como instrumento participativo dos cidadãos, Sérgio Varella fundamenta este como direito fundamental:

Deve-se observar, aliás, que o direito dos interessados de participar do processo de consulta pública configura uma expressão do direito de petição, consagrado no art. 5º, XXXIV, da CF, que, na visão de José Afonso da Silva, invocando as lições de Claude-Albert Colliard, é “o direito que

## PARECER Nº 000010/2025/ARCE/PRJ

De: ARCE/PRJ

Data: 27/01/2025

Para: ARCE/CET

pertence a uma pessoa de invocar a atenção dos poderes públicos sobre uma questão ou uma situação', seja para denunciar uma lesão concreta, e pedir a reorientação da situação, seja para solicitar uma modificação do direito em vigor no sentido mais favorável à liberdade". Ora, ao levar sua contribuição durante o processo de consulta pública, qualquer interessado nada faz senão procurar influir sobre o conteúdo da decisão normativa, de modo que o regulamento a ser editado venha a ser-lhe mais favorável, nada diferente do que a atividade compreendida no âmbito da garantia constitucional do direito de petição. E, como remata o mencionado constitucionalista pátrio, "o direito de petição não pode ser destituído de eficácia. Não pode a autoridade a quem é dirigido escusar de pronunciar-se sobre a petição, quer para acolhê-la quer para desacolhê-la com a devida motivação".<sup>1</sup>

Em suma, pode-se concluir que o instrumento de participação popular a ser realizado por meio de audiência pública é necessário para garantir o direito fundamental de petição aos cidadãos (art. 5º, inc. XXXIV, CF), bem como a transparência aos atos administrativos praticados pela Agência Reguladora (art. 6º, III, Código de Defesa do Consumidor; art. 8º, inciso X, da Lei Estadual nº 12.786/97 e da Resolução Arce nº 151/2011).

Assim, respondendo à segunda questão efetuada pela CET/Arce:

- há possibilidade de aplicação da Resolução Arce nº 151, de 22/07/2011, no que concerne à realização de audiência pública para o pedido da Cegás de criação do segmento Frota Pesada/Transporte Público, consoante Carta Cegás PR nº 0318/2024, de 11.nov.2024?

**Resposta:** Como instrumento de participação popular e para garantia da transparência dos atos administrativos praticados pela Arce, bem como diante da possibilidade de afetar direitos dos usuários dos serviços de gás canalizado, deve ser realizada audiência pública previamente à análise do pleito da Cegás, nos termos da Resolução Arce nº 151/2011.

É o parecer, salvo melhor juízo.

Fortaleza, 27 de janeiro de 2025.

**Ivo César Barreto de Carvalho**  
Procurador Autárquico  
(carreira em extinção)

**PARECER Nº 000010/2025/ARCE/PRJ**

De: ARCE/PRJ

Data: 27/01/2025

Para: ARCE/CET

1 BRUNA,  
revisão judicial.Sérgio Varella. **Agências reguladoras: poder normativo, consulta pública,**  
São Paulo: RT, 2003, p. 271/272.**SUITE**Documento assinado eletronicamente por: **IVO CESAR BARRETO DE CARVALHO**, em 27/01/2025, às 10:49 (horário local do Estado do Ceará), conforme disposto no Decreto Estadual nº 34.097, de 8 de junho de 2021.A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://suite.ce.gov.br/validar-documento>, informando o código 1379-F15B-5E35-5E2D.