



**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
**Secretaria de Acompanhamento Econômico**  
**Coordenação-Geral de Transportes e Logística**

Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias n.º 11 /2007 COGTL/SEAE/MF

Brasília, 20 de dezembro de 2007.

**Assunto: Manifestação SEAE sobre a Audiência Pública n.º 74/2007, da ANTT, que estabelece procedimentos a serem seguidos pelas concessionárias de transporte ferroviário na obtenção de autorização da ANTT para execução de obras na malha objeto da Concessão.**

## **1. Introdução**

O presente Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias tem como objetivo apresentar o posicionamento desta Secretaria de Acompanhamento Econômico sobre a Audiência Pública n.º 74/2007, realizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. A referida Audiência objetiva colher subsídios à Proposta de Resolução que estabelece procedimentos a serem seguidos pelas concessionárias de serviços públicos de transporte ferroviário na obtenção de autorização da ANTT para execução de obras na malha objeto da Concessão.

A manifestação desta Secretaria visa a complementar a proposta apresentada pela Agência apontando eventuais melhorias de conteúdo que sejam conducentes a um ambiente regulatório mais eficiente e pró-concorrencial. Por conseguinte, não serão discutidos aqui considerações de caráter técnico, para os quais a Agência detém indiscutível expertise.

## **2. Da Proposta de Resolução**

Segundo a minuta de Resolução apresentada pela ANTT, é direito das Concessionárias de transporte ferroviário construir as instalações que julgar necessário, bem como proceder a retificações de traçados, sempre com prévia anuência da Agência, e sempre que as obras

contribuam para a melhoria e/ou expansão dos serviços da malha sob concessão. A Agência reconhece ainda o interesse e/ou necessidade de terceiros, sejam eles entidades públicas ou privadas, de realização de obras nas faixas de domínio das ferrovias<sup>1</sup>. Em face dos direitos e/ou necessidades de Concessionários e terceiros interessados em conjunto, e visando aprimorar o marco regulatório do setor ferroviário, a minuta de Resolução estabelece os critérios e procedimentos para obtenção de autorização para efetivação de obras dentro do perímetro da Concessão. Os dispositivos da minuta observam detalhadamente a documentação necessária para tal, assim como o conjunto de obras que podem ser contempladas com uma eventual aprovação da ANTT.

O documento estabelece também que o projeto das obras deverá considerar as condições de implantação, operação, manutenção e inspeção do empreendimento, bem como suas conseqüências na operações ferroviárias. Não obstante a obtenção de permissão para feitura de determinada obra, a Concessionária deverá sempre minimizar os riscos à ferrovia, aos usuários e à comunidade; observar o disposto nos contratos de concessão e arrendamento; evitar danos aos bens arrendados; e atender às condições de segurança e padrões de qualidade exigidos, por contrato, da Concessionária. Caso a Agência interprete que determinado projeto não atende à adequada prestação do serviço público, ela poderá exigir da Concessionária a alteração do projeto em questão.

Merecem destaque os seguintes dispositivos da minuta de Resolução:

Considerando a necessidade de a ANTT regulamentar os procedimentos de autorização para execução de obras, com vistas à padronização do processo de autorização, RESOLVE:

Art. 1º Estabelecer procedimentos a serem observados, pelas concessionárias de serviços públicos de transporte ferroviário, na obtenção de autorização da ANTT para execução de obras de interesse das concessionárias e obras de interesse de terceiros (público ou privado) que sejam realizadas dentro da área da concessão ferroviária.

Art. 2º Para fins desta Resolução, considera-se:

I - obras de interesse da concessionária: aquelas realizadas pela concessionária para a melhoria e/ou expansão dos serviços relacionados ao transporte ferroviário;

II - obras de interesse de terceiros: aquelas realizadas ao longo da faixa de domínio da ferrovia ou que envolvam travessia ferroviária, por solicitação de entidades públicas ou privadas;

(...)

Art. 8º A ANTT manifestar-se-á em até noventa dias, após a data da solicitação, sobre a autorização para execução de obra, desde que a documentação apresentada atenda às exigências desta Resolução e sejam esclarecidas quaisquer divergências levantadas durante o processo de análise e diligências.

Parágrafo único. A autorização da execução da obra não implicará em responsabilidade da ANTT quanto à verificação dos estudos, cálculos e dimensionamentos, que é exclusiva da concessionária e dos responsáveis técnicos.

(...)

Art. 10. A concessionária será apenada, nos termos do Contrato de Concessão, pelas obras não autorizadas pela ANTT, executadas ou em execução, que não tenham sido cadastradas no prazo de que trata o art. 9º desta Resolução.

(...)

---

<sup>1</sup> Segundo a ANTT, entende-se como faixa de domínio a faixa de terreno em que se localizam as vias férreas e demais instalações da ferrovia, inclusive os acréscimos necessários à sua expansão. A faixa de domínio é parte integrante do Contrato de Concessão e como tal é qualificado como bem operacional **passível** de exploração pela Concessionária.

Art. 12. As obras que envolvam receitas alternativas atenderão às exigências de legislação específica da ANTT que regulamenta o assunto.

### **3. Das Considerações da SEAE**

A proposta de Resolução de que trata este Parecer, quando adotada em definitivo, representará avanço significativo em matéria que até o presente momento abarca elevado grau de insegurança regulatória. Não obstante, esta SEAE observa a possibilidade de aprimoramento do texto de acordo com as seguintes considerações:

#### **3.1. Das condições para pedido de equilíbrio econômico-financeiro**

Conforme exposto, a minuta de Resolução prevê o atendimento a diversos requisitos formais para a obtenção de aval da ANTT para a feitura de obras na região sob concessão. No entanto, o documento não aborda em que condições as obras realizadas pela Concessionária ou por terceiros interessados darão margem a pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro, princípio fundamental do regime jurídico em que se insere uma Concessão.

Deve ser observado que no ato da recepção do objeto de uma concessão, a Concessionária assume integral responsabilidade por todos os riscos inerentes à Concessão, incluindo os decorrentes de erros na determinação de quantitativos para execução de obras e serviços previstos nos editais de licitação. Exceção deve ser feita aos casos em que fatores supervenientes, em especial os originados em “fato do príncipe” ou “fato da administração”, que podem afetar as projeções de fluxo de caixa do ente privado, alterando a taxa interna de retorno pactuada no ato da assinatura do contrato de concessão. Diferentemente do instituto do reajuste, tal situação implicaria uma revisão do padrão tarifário e das condições contratuais inicialmente pactuadas entre a Concessionária e o Poder Concedente.

Enquanto o reajuste “consiste numa modalidade de indexação dos preços contratuais” e, dessa forma se refere “à variação periódica e automática correspondente à flutuação de índices predeterminados”<sup>2</sup>, a revisão consiste na análise dos custos e receitas do concessionário/permissionário para que se averigüe eventual quebra de equilíbrio econômico-financeiro, podendo resultar em aumento ou diminuição da tarifa. Visa, portanto, a restaurar a equação de equilíbrio econômico-financeiro estabelecida pelas partes, porém defasada por circunstâncias intrínsecas ou extrínsecas ao negócio. Quaisquer eventos que alterem o fluxo financeiro do concessionário/permissionário e que resultem em desequilíbrio para o empresário ou para o Poder Concedente podem motivar a realização

---

<sup>2</sup> Justen Filho, Marçal. *Teoria Geral das Concessões de Serviços Públicos*. São Paulo: Dialética, 2003, p.403.

de uma revisão contratual. O instituto jurídico da revisão encontra respaldo legal na Lei nº 8.666/93, da forma como se segue:<sup>3</sup>

Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos: (...)

II - por acordo das partes: (...)

d) para restabelecer a relação que as parte pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da Administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobreviverem fatos imprevisíveis, ou previsíveis porém de conseqüências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando área econômica extraordinária e extracontratual.

Nesse sentido, a aplicação do instituto da revisão se presta a salvaguardar tanto o interesse dos entes privados – que devem requerer restabelecimento de equilíbrio econômico-financeiro caso fato extraordinário implique em alteração dos termos iniciais – , quanto dos usuários – que devem partilhar de eventuais ganhos de produtividade não previstos no momento da assinatura do contrato<sup>4</sup>.

No entanto, a aplicação do instituto da revisão deve restringir-se apenas aos casos supracitados. A Lei 8.666/93, em seu Art. 6º, também prevê que toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, devendo satisfazer as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade e modicidade das tarifas. O princípio da atualidade parece ser de extrema importância no que concerne este Parecer. Segundo a Lei, atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.

Não pode deixar de ser notado que os editais de licitação e posteriormente os contratos de concessão de serviços ferroviários são pautados por indicadores de qualidade e padrões de segurança. Estes, por sua vez, definem o plano de investimentos das licitantes. Sendo assim, os custos referentes à execução destas obras, essenciais ao atendimento dos indicadores pré-estabelecidos pelo Poder Público, estão de antemão incluídos nas projeções de fluxo de caixa elaboradas pelos agentes privados<sup>5</sup>. Por este motivo, não deverá suscitar

---

<sup>3</sup> É importante considerar que o reequilíbrio econômico-financeiro deverá ficar ao encargo daquele agente detentor do risco. Para tanto, é importante a observação das cláusulas de alocação de riscos nos contratos de concessão e de permissão.

<sup>4</sup> A discussão completa acerca dos institutos jurídicos de revisão e reajuste pode ser encontrada no Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias n.º 001/2006 COGTL/SEAE/MF.

<sup>5</sup> Analogia pode ser feita ao setor rodoviário, no qual os mais recentes contratos assinados pela União abrangem um plano básico de obras, chamado Programa de Exploração da Rodovia (PER). Diferentemente do setor ferroviário, pautado pelo estabelecimento de metas quinquenais às Concessionárias, no setor rodoviário estão incluídas no PER um cronograma de conclusão ou implantação as obras e serviços obrigatórios.

pedido de reequilíbrio econômico-financeiro a execução de obras não essenciais ao atendimento dos indicadores de qualidade e segurança determinados pelo Poder Público

Se, por um lado, é dever da Administração Pública garantir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro das concessões e permissões, na forma prevista em lei, por outro, também deve o Estado zelar pelo princípio da modicidade tarifária, em benefício dos usuários de serviços públicos. O mais recente lote de concessões rodoviárias parece pautar-se por estes preceitos, quando advoga que:

17.1. As obras e serviços a serem executados pela Concessionária são os especificados no PER, anexo a este Contrato.

(...)

17.11. Qualquer modificação nos encargos estabelecidos no PER deverá ser previamente solicitada pela Concessionária à ANTT, com justificativa e avaliação do impacto sobre a continuidade da prestação de serviço adequado aos usuários e com suficiente antecedência para sua aprovação.

17.12. Caso as modificações aludidas no item 17.11 importem em acréscimo de custos nos encargos da Concessionária, a solicitação deverá ser acompanhada de "Relatório Técnico" com a demonstração dos correspondentes impactos, na forma prevista neste Contrato.

17.13. Apenas as alterações nos encargos do PER da Proponente, durante a execução do Contrato de Concessão, decorrentes de antecipações ou postergações e de inclusões ou exclusões de obras e implantações de serviços obrigatórios, serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

17.14. A execução de qualquer serviço ou obra não previsto no PER será de inteira responsabilidade da Concessionária, não cabendo, neste caso, qualquer pleito de reequilíbrio econômico - financeiro da Concessão.

Nesse sentido, a ANTT deve assegurar que pedidos de revisão tarifária sejam atendidos apenas nas seguintes situações: a) quando o Poder Concedente solicitar ou, quando instado pela Concessionária, aquiescer em alterar os indicadores de desempenho ou o rol de obras essenciais ao pleno atendimento de tais indicadores; b) para incorporação de efeitos decorrentes de fato de força maior ou casos fortuitos; c) ou para fazer jus a fatos da administração, quando estes implicarem em alteração dos encargos da Concessionária.

### **3.1.1. Da conveniência de realização de Audiência/Consulta Pública**

As audiências e consultas públicas têm sido consagradas na legislação nacional como instrumentos de participação e controle social da Administração Pública. Os marcos regulatórios de algumas agências reguladoras são exemplos dessa política ao determinarem a realização de audiências ou consultas para auxiliarem nos processos instrutórios de decisões administrativas que gerem efeitos sobre os direitos de agentes regulados. Atenta a este fato, a própria ANTT tratou de regulamentar o seu procedimento de audiências e consultas públicas por meio da Resolução nº. 151, de 16 de janeiro de 2003.

Conforme disposto no artigo primeiro da Resolução, a audiência é um “instrumento de apoio ao processo decisório e será realizada previamente à edição de normas administrativas e anteprojetos de lei propostos pela ANTT **que afetam os direitos de agentes econômicos ou usuários de serviços de transporte terrestre** (grifo nosso)”.

Já o segundo artigo da Resolução n.º 151/2003, ao tratar da consulta pública, prevê o caráter discricionário de sua realização, condicionado aquele à inobservância de impacto direto sobre os direitos de agentes econômicos ou usuários dos serviços. Diante do caráter discricionário mencionado no referido artigo e da ausência de previsão legal, convém observar que não existe a obrigatoriedade da realização da consulta ou da audiência pública para a revisão tarifária.

No que tange o objeto deste Parecer, é inequívoco que reajustes nos planos de investimentos, ou seja, das obras e serviços a serem executados, implicarão em revisão dos termos iniciais estabelecido nos contratos de concessão. Seja por ocasião da revisão quinzenal ou por meio de revisão extraordinária, acatada pela ANTT, resta claro que haverá efeitos diretos sobre os interesses dos usuários das ferrovias, bem como sobre a concessionária e comunidade lindeira.

Apesar de não haver a obrigatoriedade legal, é fundamental que antes de decidir modificar o plano de investimentos, a ANTT realize uma consulta ou audiência pública, dando direito às partes de exercer sua participação sobre as alterações propostas. Além disso, a realização da consulta/audiência pública promove maior transparência ao processo de revisão tarifária, de modo a contribuir para o maior controle social sobre as atividades da Agência.

### **3.2. Da realização de obras por terceiros interessados**

Conforme previamente observado, a minuta de Resolução reconhece o interesse e/ou a necessidade de terceiros, entidades públicas ou privadas, de realização de obras na faixa de domínio da ferrovia para a prestação de serviços públicos ou privados. No entanto, o documento restringe-se a estabelecer as modalidades de obras que poderão ser contempladas, assim como a documentação necessária para dar início à análise pela equipe técnica da ANTT. A minuta de Resolução não contém instrumentos que assegurem maior clareza quanto aos efeitos jurídicos estabelecidos entre o Poder Concedente, a Concessionária e eventuais terceiras partes, interessadas na realização de obras na faixa de domínio da ferrovia.

O modelo de concessões rodoviárias, considerado mais aprimorado em termos de regulação setorial, observa a necessidade de maior previsibilidade quanto aos efeitos jurídicos advindos de obras ou serviços executados por terceiros interessados. A feitura dos editais de licitação do chamado segundo lote de concessões rodoviárias espelha tal percepção ao clarificar as relações jurídicas advindas da contratação de terceiros para o desenvolvimento e a execução de atividades inerentes, acessórias ou complementares à concessão. Entre as cláusulas dos editais de concessão, são ilustrativas as seguintes:

16.38 Incumbirá à Concessionária a execução das obras e dos serviços concedidos, direta ou indiretamente.

16.39 A Concessionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento e a execução de atividades inerentes, acessórias ou complementares à Concessão, bem como a implementação de projetos associados.

16.40 Os contratos celebrados entre a Concessionária e os terceiros a que se refere o item 16.39 se regerão pelo direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e a ANTT.

16.41 A execução das atividades contratadas com terceiros não exime a Concessionária do cumprimento das normas regulamentares da Concessão.

Conforme exposto, esta SEAE sugere que sejam incluídos no texto da Resolução dispositivos que confirmem maior segurança jurídica com relação aos contratos celebrados entre o Concessionário e terceiros interessados em realizar obras nas faixas de domínio, sejam eles atores públicos ou privados. Tal medida visa a enfatizar o regime jurídico essencialmente privado destes contratos, mantendo intactas as obrigações da Concessionária para com o Poder Concedente.

### **3.3. Da destinação das receitas acessórias ou alternativas**

A minuta de Resolução de que trata este Parecer estabelece, em seu Art. 12, que as obras que envolvam receitas alternativas atenderão às exigências de legislação específica da ANTT, a ser editada<sup>6</sup>. Observa-se que tal legislação deverá pautar-se, por um lado, pelo incentivo às atividades econômicas privadas, aproveitando assim todo o potencial de acumulação da concessão. Por outro, deverá respeitar o princípio da modicidade tarifária, repartindo eventuais ganhos com os usuários dos serviços de transporte ferroviário<sup>7</sup>.

A Lei nº 8.987/95, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, fica estabelecida a vinculação entre eventuais receitas alternativas ou acessórias ao favorecimento da modicidade tarifária, como se segue:

Art. 11. No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderá o poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com

---

<sup>6</sup> A formato de apropriação das chamadas receitas alternativas está intimamente ligada à exploração das faixas de domínio. No âmbito das concessões ferroviárias, o assunto foi tratado na Audiência Pública ANTT nº 67/2007, que propõe critérios para exploração de faixa de domínio vinculada à prestação de serviços de transporte ferroviário. Por meio do Ofício nº 618, de 20 de dezembro de 2007, esta SEAE sugeriu alterações ao texto da minuta de Resolução de forma a consagrar a destinação de parte das receitas acessórias ao princípio da modicidade tarifária.

<sup>7</sup> A destinação das receitas acessórias ou alternativas no setor rodoviário já foi contemplada pela ANTT. Pela Audiência Pública ANTT nº 69/2007, a Agência buscou conciliar o estímulo ao aproveitamento comercial das áreas concedidas ao respeito do princípio da modicidade tarifária. Quando da regulamentação do uso das receitas acessórias no setor ferroviário, deverá o órgão regulador observar critérios semelhantes aos supracitados.

ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas, observado o disposto no art. 17 desta Lei.

Parágrafo único. As fontes de receita previstas neste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

É papel das Agências Reguladoras incentivar o desenvolvimento de atividades adicionais e complementares à razão social da Concessão. Tais atividades têm o condão de melhorar a alocação de recursos, introduzir melhorias operacionais e incrementar o padrão de eficiência em que operam os Concessionários. Note-se porém que, como atesta a Lei Geral de Concessões mencionada acima, eventuais ganhos de produtividade devem ser repassados, ao menos em parte, aos usuários dos serviços prestados. Se, por um lado, é dever do Poder Concedente garantir o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, no que lhe cabe, por outro, o mesmo deve cuidar para que os ganhos de produtividade sejam repassados aos demais atores privados, permitindo transferência intersetorial dos incrementos observados em eficiência produtiva.

O tratamento dispensado às receitas acessórias ou receitas extraconcessão já vem sendo objeto de deliberação por diversas instâncias regulatórias. Nos editais de licitação do segundo lote de concessões rodoviárias a ANTT demonstrou preocupação com a forma de exploração e o destino das tais receitas acessórias. O texto dos editais é claro em vincular parcela da receita com atividades acessórias à modicidade tarifária, como se segue:

7.2. Constituem receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados quaisquer receitas da Concessionária não advindas do recebimento de pedágio ou de aplicações financeiras.

7.3. A exploração dessas fontes de receitas dependerá, em cada caso, da prévia autorização da ANTT.

(...)

7.5. A concessionária terá direito à apropriação de 15% (quinze por cento) das receitas alternativas oriundas de projetos associados ou gerador de receitas alternativas à título de ressarcimento dos custos.

7.6. Anualmente, a ANTT aferirá as receitas arrecadadas, deduzidas dos impostos, nos projetos associados ou geradores de receitas alternativas e promoverá o ajuste do Fluxo de Caixa da Concessionária, por ocasião das Revisões Ordinárias.

(...)

7.8. A utilização e exploração da faixa de domínio pela Concessionária estarão sujeitas à prévia autorização pela ANTT, conforme disposto em sua regulamentação.

(...)

7.11. A utilização e exploração da faixa de domínio do Lote Rodoviário pela Concessionária estarão sujeitas aos preceitos regulamentares da ANTT, devendo suas receitas propiciar a modicidade tarifária, conforme disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1.995 e neste Contrato.

No mesmo sentido da Agência Reguladora central, outras instâncias também têm se pronunciado com relação à destinação das rendas acessórias. Conforme observado no

Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias n.º 002/2007 COGTL/SEAE/MF, a ANEEL – Agência Nacional de Energia Elétrica, a CSPE – Comissão de Serviços Públicos do Estado de São Paulo e a ASEP-RJ – Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos do Estado do Rio de Janeiro têm elaborado metodologias diferentes com o intuito assegurar a transferência de parcela das receitas acessórias em favor do princípio de modicidade tarifária<sup>8</sup>. Por exemplo, a ANEEL estabelece que enquanto a metodologia que adota distribuição de ganhos entre a empresa regulada e os usuários dos serviços não tiver sido devidamente formalizada, deve-se adotar um percentual fixo das receitas extraconcessão para o efeito de modicidade tarifária. Como consequência, estabeleceram a Eletropaulo e a Escelsa percentuais que variam entre 1% e 2% da receita extraconcessão para efeito de modicidade tarifária. Adotando o mesmo direcionamento, no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros o coeficiente tarifário que remunera o setor contém um fator redutor de 1,16%, relativo ao transporte de encomendas, enquanto receita acessória. Esse redutor é aplicado ao cálculo da variação de custos no período de apuração do reajuste tarifário.

Entende-se que a futura regulamentação da ANTT acerca das chamadas rendas acessórias deva incorporar mecanismos de incentivo à eficiência econômica que beneficiem tanto a concessionária quanto aos usuários dos serviços ferroviários. Em atenção a estes preceitos, o texto deverá a um só tempo estimular a exploração comercial das faixas de domínio e contribuir para a salvaguarda do princípio da modicidade tarifária.

#### **4. Considerações Finais**

A proposta de Resolução apresentada pela ANTT busca aprimorar o marco regulatório do setor ferroviário nacional, clarificando direitos e deveres das Concessionárias quanto à realização de obras nas áreas sob concessão. A presente medida vem a se somar a um conjunto de regulamentações que, nos últimos anos, têm contribuído para compor um ambiente regulatório mais claro, conducente à ampliação dos investimentos por parte dos atores privados.

A formalização das regras sob as quais serão desenvolvidos projetos e obras conducentes à uma maior eficiência operacional deve, no entanto, ser acompanhada por correspondente incremento do poder fiscalizatório da Agência, com vistas a coibir condutas abusivas por parte das Concessionárias.

Nesse sentido, este parecer aponta sugestões de melhorias a serem introduzidas no texto da Resolução, quais sejam:

- a. **Das condições para pedido de equilíbrio econômico-financeiro:** i) A ANTT deverá ser criteriosa na aprovação de obras ou benfeitorias que possam afetar o

---

<sup>8</sup> Documentos Relacionados: a) NT 127/2003/SRE/ANEEL – Anexo VI; b) NT nº1 CSPE de 2003 – Metodologia para a Revisão Tarifária das Concessionárias de Gás Canalizado – Anexo V; c) Revisão Tarifária Quinquenal da Concessionária OPPORTRANS SA – Relatório Final

equilíbrio econômico-financeiro das concessões. Pedidos de revisão tarifária deverão ser atendidos somente quando as obras forem consideradas essenciais ao atendimento dos índices de qualidade estabelecidos em contrato ou nos demais casos previstos em lei; ii) Apesar de não haver a obrigatoriedade legal, é fundamental que antes de alterações do plano de investimentos, a ANTT realize uma consulta ou audiência pública, dando direito às partes de exercer sua participação sobre as alterações propostas.

- b. **Da realização de obras por terceiros interessados:** a Resolução deve contemplar dispositivos que confirmem maior segurança jurídica aos contratos realizados com terceiros, clarificando direitos e responsabilidades entre as partes envolvidas;
  
- c. **Da destinação das receitas acessórias ou alternativas:** o ambiente regulatório deve permitir a introdução de obras ou benfeitorias que gerem rendas acessórias ao objeto principal da concessão. No entanto, a exploração, por exemplo, das faixas de domínio, deve acarretar ganhos em termos de eficiência operacional para o Concessionário e minoração de eventuais reajustes tarifários aos usuários do transporte ferroviário. Dessa forma, esta SEAE sugere a elaboração de metodologia que concilie o estímulo à exploração comercial das áreas sob concessão com o respeito ao princípio da modicidade tarifária.

Reunião CONAC

BRUNO SILVA DALCOLMO  
Técnico

JOÃO GUILHERME ASSAFIM  
Técnico

FERNANDO ANTÔNIO RIBEIRO SOARES  
Coordenador-Geral de Transportes e Logística, Substituto

De acordo.

PRICILLA MARIA SANTANA

Secretária-Adjunta

NELSON HENRIQUE BARBOSA FILHO  
Secretário de Acompanhamento Econômico