



FIESP

Federação das Indústrias do Estado de São Paulo

WORKSHOP LOGÍSTICA E TRANSPORTES
Desenvolvimento do Modal Ferroviário

***Questões regulatórias atuais
no setor ferroviário***

Luís Felipe Valerim Pinheiro

22.07.2015

AGENDA

Três aspectos importantes...

- 1) Premissas das concessões de ferrovias da década de 90
- 2) A “reforma regulatória” de 2011 e o “*Open Access*”
- 3) O “*new open access*” para as concessões ferroviárias

Objetivos PIL 2 – Ferrovias

Apresentação Ministerial de 09.06.2015:

- 1) “Assegurar o direito de passagem com vistas à integração das malhas das concessões existentes e novas”
- 2) “Aprimorar a concorrência no modelo de operador verticalizado”
- 3) “Adotar modelo de licitação por outorga ou compartilhamento de investimentos”

Incentivos aos Concessionários

➤ Decreto nº 641, de 26.06.1852:

*“Art. 1º O Governo fica autorizado para **conceder á huma ou mais Companhias a construção total ou parcial de hum caminho de ferro** que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Gerais e S. Paulo, que mais convenientes forem. Esta concessão comprehenderá o privilegio do caminho de ferro por hum prazo que não excederá a noventa annos, contados da incorporação da Companhia, tendo-se em vista o plano e orçamento da obra projectada debaixo das condições seguintes.*

(...)

§ 4º Durante o tempo do privilegio não se poderá conceder outros caminhos de ferro que fiquem dentro da distancia de cinco leguas tanto de hum, como de outro lado e na mesma direcção d'este, salvo se houver accordo com a Companhia.

§ 5º Durante o mesmo privilegio, a Companhia terá direito a perceber os preços de transporte, que forem fixados pelo Governo em huma Tabella organizada de accordo com a Companhia, cujo maximo não excederá o custo actual das conducções.

§ 6º O Governo garantirá á Companhia o juro até cinco por cento do capital empregado na construção do caminho de ferro, ficando ao mesmo Governo faculdade de contractar o modo e tempo do pagamento d'este juro”.

Incentivos aos Concessionários

➤ Decreto nº 641, de 26.06.1852:

*“Art. 1º O Governo fica autorizado para conceder á huma ou mais Companhias a construcção total ou parcial de hum caminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, **vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Gerais e S. Paulo, que mais convenientes forem.** Esta concessão comprehenderá o privilegio do caminho de ferro por hum prazo que não excederá a noventa annos, contados da incorporação da Companhia, tendo-se em vista o plano e orçamento da obra projectada debaixo das condições seguintes.*

(...)

§ 4º Durante o tempo do privilegio não se poderá conceder outros caminhos de ferro que fiquem dentro da distancia de cinco leguas tanto de hum, como de outro lado e na mesma direcção d'este, salvo se houver accordo com a Companhia.

§ 5º Durante o mesmo privilegio, a Companhia terá direito a perceber os preços de transporte, que forem fixados pelo Governo em huma Tabella organizada de accordo com a Companhia, cujo maximo não excederá o custo actual das conducções.

§ 6º O Governo garantirá á Companhia o juro até cinco por cento do capital empregado na construcção do caminho de ferro, ficando ao mesmo Governo faculdade de contractar o modo e tempo do pagamento d'este juro”.

Incentivos aos Concessionários

➤ Decreto nº 641, de 26.06.1852:

*“Art. 1º O Governo fica autorizado para conceder á huma ou mais Companhias a construcção total ou parcial de hum caminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Gerais e S. Paulo, que mais convenientes forem. **Esta concessão comprehenderá o privilegio do caminho de ferro por hum prazo que não excederá a noventa annos**, contados da incorporação da Companhia, tendo-se em vista o plano e orçamento da obra projectada debaixo das condições seguintes.*

(...)

§ 4º Durante o tempo do privilegio não se poderá conceder outros caminhos de ferro que fiquem dentro da distancia de cinco leguas tanto de hum, como de outro lado e na mesma direcção d'este, salvo se houver accordo com a Companhia.

§ 5º Durante o mesmo privilegio, a Companhia terá direito a perceber os preços de transporte, que forem fixados pelo Governo em huma Tabella organizada de accordo com a Companhia, cujo maximo não excederá o custo actual das conducções.

§ 6º O Governo garantirá á Companhia o juro até cinco por cento do capital empregado na construcção do caminho de ferro, ficando ao mesmo Governo faculdade de contractar o modo e tempo do pagamento d'este juro”.

Incentivos aos Concessionários

➤ Decreto nº 641, de 26.06.1852:

“Art. 1º O Governo fica autorizado para conceder á huma ou mais Companhias a construcção total ou parcial de hum caminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Gerais e S. Paulo, que mais convenientes forem. Esta concessão comprehenderá o privilegio do caminho de ferro por hum prazo que não excederá a noventa annos, contados da incorporação da Companhia, tendo-se em vista o plano e orçamento da obra projectada debaixo das condições seguintes.

(...)

*§ 4º **Durante o tempo do privilegio não se poderá conceder outros caminhos de ferro que fiquem dentro da distancia de cinco leguas tanto de hum, como de outro lado e na mesma direcção d'este, salvo se houver accordo com a Companhia.***

§ 5º Durante o mesmo privilegio, a Companhia terá direito a perceber os preços de transporte, que forem fixados pelo Governo em huma Tabella organizada de accordo com a Companhia, cujo maximo não excederá o custo actual das conducções.

§ 6º O Governo garantirá á Companhia o juro até cinco por cento do capital empregado na construcção do caminho de ferro, ficando ao mesmo Governo faculdade de contractar o modo e tempo do pagamento d'este juro”.

Incentivos aos Concessionários

➤ Decreto nº 641, de 26.06.1852:

“Art. 1º O Governo fica autorizado para conceder á huma ou mais Companhias a construcção total ou parcial de hum caminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Gerais e S. Paulo, que mais convenientes forem. Esta concessão comprehenderá o privilegio do caminho de ferro por hum prazo que não excederá a noventa annos, contados da incorporação da Companhia, tendo-se em vista o plano e orçamento da obra projectada debaixo das condições seguintes.

(...)

§ 4º Durante o tempo do privilegio não se poderá conceder outros caminhos de ferro que fiquem dentro da distancia de cinco leguas tanto de hum, como de outro lado e na mesma direcção d'este, salvo se houver accordo com a Companhia.

*§ 5º Durante o mesmo privilegio, **a Companhia terá direito a perceber os preços de transporte, que forem fixados pelo Governo em huma Tabella organizada de accordo com a Companhia, cujo maximo não excederá o custo actual das conducções.***

§ 6º O Governo garantirá á Companhia o juro até cinco por cento do capital empregado na construcção do caminho de ferro, ficando ao mesmo Governo faculdade de contractar o modo e tempo do pagamento d'este juro”.

Incentivos aos Concessionários

➤ Decreto nº 641, de 26.06.1852:

“Art. 1º O Governo fica autorizado para conceder á huma ou mais Companhias a construcção total ou parcial de hum caminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Gerais e S. Paulo, que mais convenientes forem. Esta concessão comprehenderá o privilegio do caminho de ferro por hum prazo que não excederá a noventa annos, contados da incorporação da Companhia, tendo-se em vista o plano e orçamento da obra projectada debaixo das condições seguintes.

(...)

§ 4º Durante o tempo do privilegio não se poderá conceder outros caminhos de ferro que fiquem dentro da distancia de cinco leguas tanto de hum, como de outro lado e na mesma direcção d'este, salvo se houver accordo com a Companhia.

§ 5º Durante o mesmo privilegio, a Companhia terá direito a perceber os preços de transporte, que forem fixados pelo Governo em huma Tabella organizada de accordo com a Companhia, cujo maximo não excederá o custo actual das conducções.

*§ 6º O **Governo garantirá á Companhia o juro até cinco por cento do capital empregado na construcção do caminho de ferro**, ficando ao mesmo Governo faculdade de contractar o modo e tempo do pagamento d'este juro”.*

Incentivos aos Concessionários

➤ Decreto nº 641, de 26.06.1852:

Art. 1º **(continuação)**

(...)

§ 8º *Fixará o Governo de accordo com a Companhia **o maximo dos dividendos, dado o qual, terá lugar a redução nos preços da Tabella de transportes.***

(...)

§ 12º *No contracto o Governo marcará o prazo em que deverá a Companhia começar e acabar os trabalhos da construcção do caminho de ferro, comminando huma multa de quatro a vinte contos de réis na falta de cumprimento em hum ou outro caso; e sob pena de ficar sem effeito o mesmo contracto se a Companhia deixar pela segunda vez de começar ou acabar a obra dentro do prazo que de novo for marcado.*

§ 13º *O Governo terá a faculdade de effectuar o resgate da concessão do caminho de ferro, se o julgar conveniente, convencionando-se com a Companhia sobre a epocha e a maneira de o realisar.*

(...)

Incentivos aos Concessionários

➤ Decreto nº 641, de 26.06.1852:

Art. 1º **(continuação)**

(...)

§ 8º *Fixará o Governo de accordo com a Companhia o maximo dos dividendos, dado o qual, terá lugar a reduçção nos preços da Tabella de transportes.*

(...)

§ 12º *No contracto o Governo marcará o **prazo em que deverá a Companhia começar e acabar os trabalhos da construcção do caminho de ferro, comminando huma multa de quatro a vinte contos de réis na falta de cumprimento em hum ou outro caso;** e sob pena de ficar sem effeito o mesmo contracto se a Companhia deixar pela segunda vez de começar ou acabar a obra dentro do prazo que de novo for marcado.*

§ 13º *O Governo terá a faculdade de effectuar o resgate da concessão do caminho de ferro, se o julgar conveniente, convencionando-se com a Companhia sobre a epocha e a maneira de o realisar.*

(...)

Incentivos aos Concessionários

➤ Decreto nº 641, de 26.06.1852:

Art. 1º **(continuação)**

(...)

§ 8º *Fixará o Governo de accordo com a Companhia o maximo dos dividendos, dado o qual, terá lugar a reduçção nos preços da Tabella de transportes.*

(...)

§ 12º *No contracto o Governo marcará o prazo em que deverá a Companhia começar e acabar os trabalhos da construcção do caminho de ferro, comminando huma multa de quatro a vinte contos de réis na falta de cumprimento em hum ou outro caso; e sob pena de ficar sem effeito o mesmo contracto se a Companhia deixar pela segunda vez de começar ou acabar a obra dentro do prazo que de novo for marcado.*

§ 13º **O Governo terá a faculdade de effectuar o resgate da concessão do caminho de ferro, se o julgar conveniente, convencionando-se com a Companhia sobre a epocha e a maneira de o realisar.**

(...)

Incentivos aos Concessionários

➤ Decreto nº 641, de 26.06.1852:

Art. 1º **(continuação)**

(...)

Art. 2º Se apparecerem **Companhias que se proponhão a construir caminhos de ferro em quaesquer outros pontos do Imperio, poderá o Governo igualmente contractar com ellas sobre as mesmas bases declaradas no Artigo antecedente.**

N'este caso porêm serão os respectivos contractos submettidos á approvação do Corpo Legislativo a fim de resolver sobre a conveniencia das linhas projectadas, a oportunidade das empresas, e a responsabilidade do Thesouro.

Incentivos aos Concessionários

➤ Decreto nº 641, de 26.06.1852:

Art. 1º **(continuação)**

(...)

Art. 2º *Se apparecerem Companhias que se proponhão a construir caminhos de ferro em quaesquer outros pontos do Imperio, poderá o Governo igualmente contractar com ellas sobre as mesmas bases declaradas no Artigo antecedente. **N'este caso porêm serão os respectivos contractos submettidos á approvação do Corpo Legislativo a fim de resolver sobre a conveniencia das linhas projectadas, a oportunidade das empresas, e a responsabilidade do Thesouro.***

Incentivos aos Concessionários

- Após criação da RFFSA, tivemos entrada pontual da iniciativa privada no setor:
- ✓ **Construção (direito) e exploração do serviço de transporte:**
 - Ferrovia Jari (1979) – Empresa Jari e Celulose S.A.
 - Estrada de Ferro Amapá (1953) – Empresa Indústria e Comércio de Minério S.A.
 - Estrada de Ferro Trombetas (1979) – Empresa de Mineração Rio Grande do Norte
 - Estrada de Ferro Vitória-Minas e Carajás (1997) – Cia VALE
- ✓ **Construção (obrigação) e exploração do serviço de transporte:**
 - Ferrovia Norte-Sul (1987) – VALEC
 - FERROESTE (1988) – Estado do Paraná, sendo subconcedida à Ferropar (1997)
 - FERRONORTE (1989) – Ferrovias Norte Brasil S.A;

Incentivos aos Concessionários

- **Reestruturação do setor ferroviário na década de 90:**
 - ✓ Ausência de capital estatal para investimento no setor
 - ✓ Ineficiência estatal na gestão dos ativos ferroviários
 - ✓ Necessidade de reequilíbrio das contas públicas (outorga)
- **Determinada a dissolução da RFFSA em 1999** (Decreto nº 3.277/99):
 - ✓ Elevado passivo trabalhista e dívidas
 - ✓ Efetivamente extinta e sucedida pela União em 2007 (MPV nº 353/2007)
- **CND determinou a concessão da malha federal – 7 malhas da RFFSA:**

Tabela 02 Resultados dos leilões de concessão ferroviária das malhas da RFFSA.				
Malha	Data do leilão	Concessionária	Extensão (km)	Ágio
Nordeste	18/07/1997	Companhia Ferroviária do Nordeste S.A. ¹	4.534	37,9%
Centro-Leste	14/06/1996	Ferrovária Centro-Atlântica S.A.	7.080	0%
Sudeste	20/09/1996	MRS Logística S.A.	1.674	0%
Tereza Cristina	22/11/1996	Ferrovía Tereza Cristina S.A.	164	11,4%
Sul	13/12/1996	Ferrovía Sul-Atlântico S.A. ²	6.586	37,1%
Paulista	10/11/1998	FERROBAN-Ferrovias Bandeirantes S.A. ³	4.236	5%
Oeste	05/03/1996	Ferrovía Novoeste S.A. ⁴	1.621	4%

Elaboração CNT. Após o processo de concessão, determinadas concessionárias passaram a ter as seguintes denominações deliberadas pela ANTT: (1) Transnordestina Logística S.A.; (2) ALL - América Latina Logística Malha Sul S.A.; (3) ALL - América Latina Logística Malha Paulista S.A.; e (4) ALL - América Latina Logística Malha Oeste S.A.

Incentivos aos Concessionários

Tabela 01

Principais características das concessões ferroviárias*

Objeto da concessão	Exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga.
Período de concessão	30 anos, prorrogáveis por mais 30.
Pagamento da outorga	Primeira parcela correspondente a 5% do valor do lance vencedor do leilão. Mais 112 parcelas trimestrais (com valores corrigidos pelo IGP-DI).
Valor da tarifa	Existência de tetos tarifários definidos para cada uma das malhas pelo poder concedente. A tarifa mínima é limitada pelos custos variáveis de longo prazo.
Reajuste tarifário	Realizado para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro com base no IGP-DI.
Revisão tarifária	Em caso de alteração justificada de mercado e/ou custos de caráter permanente que afetem o equilíbrio econômico-financeiro. Pode gerar elevação ou redução nos valores.
Serviços acessórios **	Podem ser cobradas taxas adicionais. Não são configurados como rendas alternativas.

Incentivos aos Concessionários

Principais obrigações das concessionárias

1. Aumento da produção anual das ferrovias (metas quinquenais);
2. Redução do número de acidentes (metas quinquenais);
Prestação de serviço adequado sem discriminação dos usuários; e
3. Garantir tráfego mútuo ou, no caso de impossibilidade, permitir o direito de passagem a outros operadores de transporte ferroviário.

Principais direitos das concessionárias

1. Receber dos usuários o pagamento de todos os serviços que forem requisitados, obedecidas as tarifas teto;
2. Construir ramais, variantes, pátios, estações, oficinas e demais instalações, bem como proceder às retificações de traçados para a melhoria e/ou expansão dos serviços da malha;
3. Contratar terceiros para o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares; e
4. Ter garantido o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Elaboração CNT.

* Desenvolvida com base no contrato de concessão da malha sul e no edital de licitação da mesma malha. Disponíveis em: www.antt.gov.br

** Serviços acessórios: carga, descarga, transbordo, armazenamento etc.

Resultados: concessões década 90

Gráfico 05

Evolução dos investimentos em ferrovias: privado (na malha concedida) e público



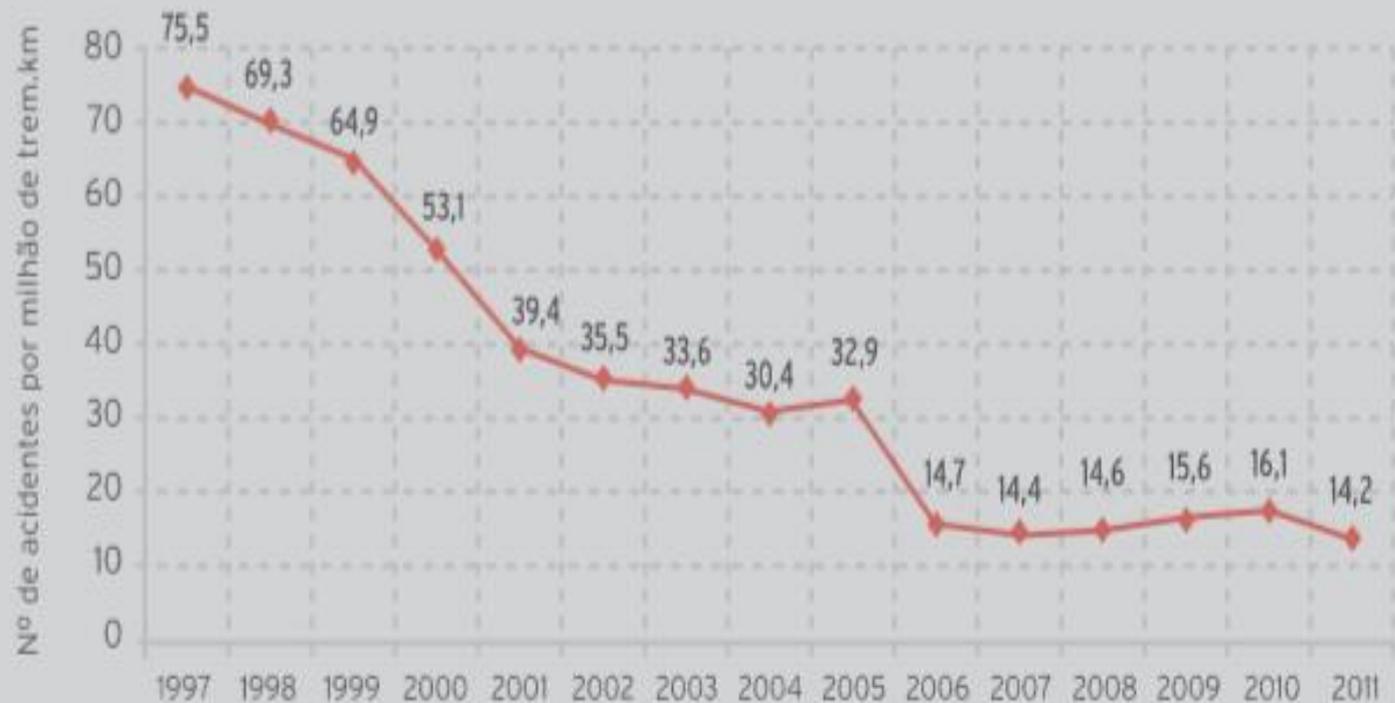
Elaboração CNT com base nos dados da ANTF, do COFF (Câmara dos Deputados) e do SIGA BRASIL (Senado Federal). Os dados do COFF são de 1997 a 2001. Os dados do SIGA BRASIL são de 2002 a 2012.

- Aquisição de material rodante: 2 mil locomotivas/60 mil vagões

Resultados: concessões década 90

Gráfico 03

Evolução do índice de acidentes



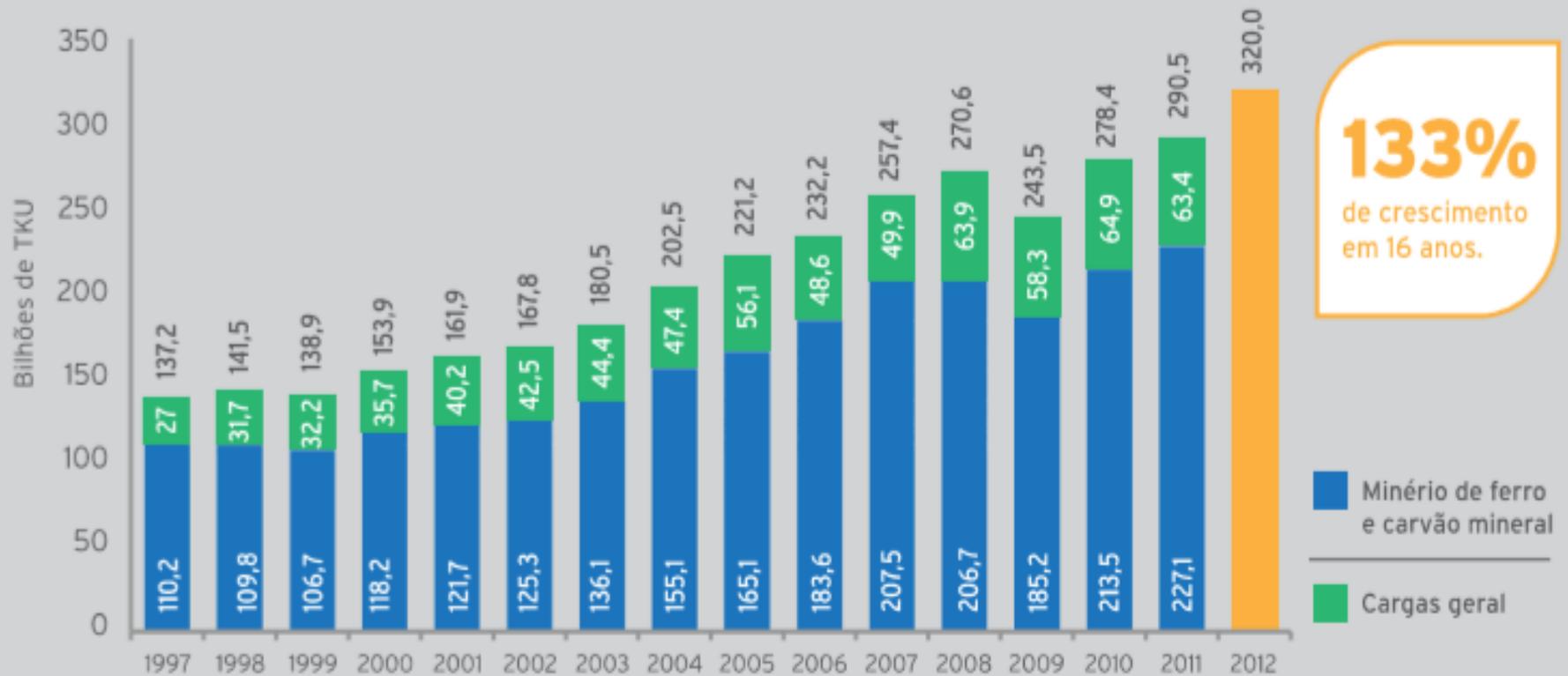
-81%
de acidentes
em 15 anos.

Elaboração CNT com dados da ANTF. Até o fechamento desta pesquisa, os dados referentes a 2012 não haviam sido divulgados.

Resultados: concessões década 90

Gráfico 04

Evolução da produção das concessionárias ferroviárias



Elaboração CNT com dados da ANTF. O valor referente a 2012 é uma estimativa da ANTF realizada apenas para a produção total.

Resultados: concessões década 90

PONTOS DE ATENÇÃO SOBRE CONCESSÕES VERTICAIS

- Concentração de poder em poucos concessionários: monopólios regionais
- Exclusividade contratual no uso da malha (dificuldade de integração)
- Prevalência do tráfego mútuo sobre o direito de passagem
- Assimetria de informação no direito de passagem
- Ausência de estímulo à ampliação da oferta do serviço e à competição
- Ausência de critérios claros para a realização de investimentos (direito/obrigação)
- Dificuldade de acréscimo de obras unilateralmente pelo poder público
- Ausência de PEF (Programa de Exploração da Ferrovia)
- Prazos da concessão longos (até 90 anos)
- Prática de tarifas elevadas incompatíveis com o custo efetivo do serviço (RFFSA)
- Receitas acessórias não revertem para a modicidade da tarifa
- Ausência de transferência de ganhos e perdas econômicas à tarifa (Fator X)
- Reajuste das tarifas não considera os custos setoriais (IGP-DI)
- Dificuldade com transporte de passageiros
- Inexistência de critérios objetivos para definição de bens reversíveis

Reforma Regulatória de 2011

- ANTT introduziu alterações no marco regulatório das concessões (2011/2012)
 - ✓ Finalidade: aumentar uso da capacidade das malhas existentes e a serem construídas
 - ✓ Edição de atos normativos (Resoluções/2011) para:
 - Regras para pactuar metas de produção por trecho e as metas de segurança
 - Regras para compartilhamento de infraestrutura no direito de passagem e tráfego mútuo
 - Esclarecer os direitos e deveres dos usuários dos serviços de transporte de carga
 - Resoluções ANTT 3.694/11, 3.695/11 e 3.696/11
 - ✓ ANTT efetuou a revisão das tarifas pelo transporte ferroviário em 12 malhas (2012):
 - Redução média de 25% nas tarifas para transporte de cargas em geral
 - Redução média de 30% nas tarifas para transporte de minério de ferro

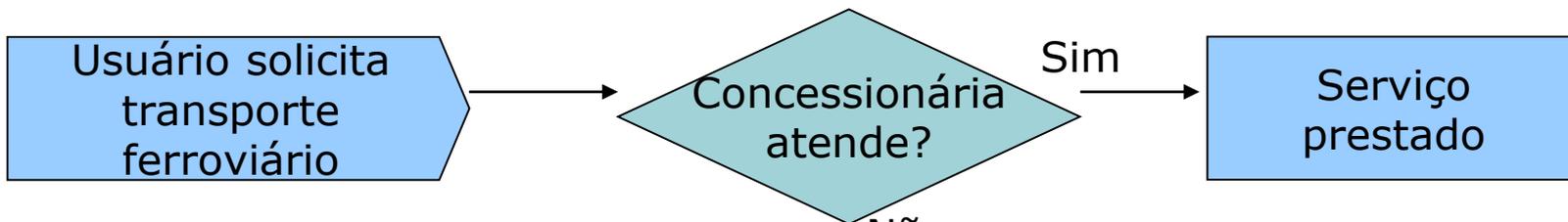
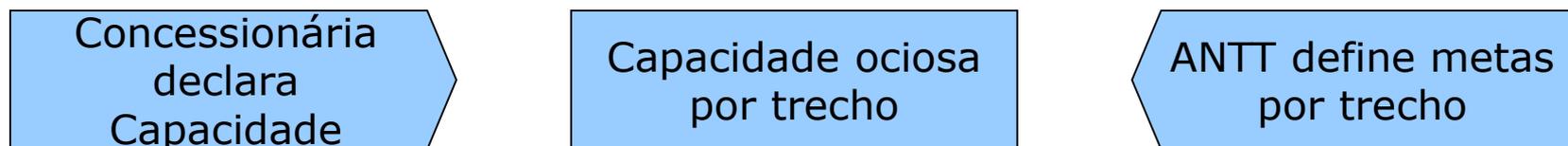
Tabela 03

Regulação do setor ferroviário: resoluções nºs 3.694/2011, 3.695/2011 e 3.696/2011

	Antes	Atualmente
Legislação	Decreto nº 1.832/1996 da Presidência da República.	Resoluções nºs 3.694/2011, 3.695/2011 e 3.696/2011 do Ministério dos Transportes.
Tráfego mútuo	Havia possibilidade de compartilhamento de uma mesma via mediante pagamento, mas as condições de operações seriam estabelecidas pelas próprias concessionárias.	Os critérios para o tráfego mútuo são baseados na capacidade ociosa da via e nas metas de produção por trecho pactuadas entre a concessionária e a ANTT. Mesmo assim, ocorrerá pagamento da requerente para a cedente.
Direito de passagem	caso o tráfego mútuo não fosse possível, havia possibilidade de cessão da via a outra concessionária mediante pagamento. Novamente as condições de operações seriam estabelecidas pelas próprias concessionárias.	Os critérios para direito de passagem são baseados na capacidade ociosa da via e nas metas de produção por trecho pactuadas entre a concessionária e a ANTT. Ocorrerá o pagamento da requerente para a cedente.
Impossibilidade de tráfego mútuo	As situações em que o tráfego mútuo não fosse possível não eram estabelecidas pela legislação.	Quando houver desacordo comercial entre as partes ou quando as características operacionais inerentes ao tráfego mútuo comprometam o atendimento eficiente da necessidade de transporte do usuário.
Condições de operação	Eram estabelecidas entre as concessionárias.	Baseiam-se em critérios claros estabelecidos pela legislação e informações pactuadas entre concessionárias e ANTT sobre a capacidade ociosa e metas de produção.
Inventário de capacidade	Não existia.	Anualmente, cada concessionária deve entregar à ANTT a Declaração de Rede, informando a capacidade instalada e ociosa.
Metas de produção por trecho	Não existia.	Anualmente, cada concessionária deve entregar Proposta de Pactuação de Metas de Produção e Metas de Segurança por Trecho. As metas apresentadas serão acordadas entre ANTT e concessionária.
Entraves	Os critérios para o tráfego mútuo e direito de passagem não eram definidos pela legislação.	O cálculo da capacidade ociosa de uma ferrovia não é simples e depende de inúmeras variáveis. Caso ocorra atraso num trecho da via, toda a meta de produção ficará comprometida.

Reforma Regulatória de 2011

➤ Procedimento para definição de capacidade ociosa:



Usuário pode:

- Investir em locomotivas e vagões, mediante redução do frete
- Contratar operador ferroviário para prestar serviço via direito de passagem
- Investir em capacidade de malha

Reforma Regulatória de 2011

- Aspectos ainda críticos após o rearranjo regulatório:
 - ✓ Metas de produção por trecho é declarada pela concessionária, porém:
 - há alguma assimetria de informação na definição da capacidade disponível (ociosa).
 - ✓ Se não houver capacidade ociosa, operador poderá investir para aumento da capacidade da via, com direito de preferência no seu uso, porém:
 - investimentos são relevantes e há dificuldade em se ter o ganho de escala nas cargas transportadas
 - ✓ Usuário poderá se qualificar como operador ferroviário (OFI) ou celebrar contrato de transporte com OFI existente.
 - Reduz barreira de entrada (investimento inicial) para operador ferroviário (independente)
 - ANTT deve atentar para evitar que OFI controle a capacidade de tráfego relevante

Reforma Regulatória de 2011

- Aspectos ainda críticos após o rearranjo regulatório:
 - ✓ Atenção à solução de conflitos em direito de passagem (Resolução ANTT 3.695/11):
 - Impossibilidade de acordo comercial
 - Impossibilidade de acordo quanto aos valores dos investimentos
 - Impossibilidade de comercialização da capacidade ociosa
 - Exigências técnicas abusivas
 - Impossibilidade de acordo quanto ao cronograma de execução de investimentos
 - ✓ Efetividade do procedimento pela ANTT: celeridade e técnico
 - ✓ Qual o efeito da decisão regulatória da ANTT?
 - Determinante entre as partes?
 - Judicialização x exercício de competência administrativa pela ANTT

New Open Access

- *Open Access (Concessões Existentes + Reformas 2011)*
 - ✓ Compartilhamento de infraestrutura ferroviária
 - ✓ Tráfego mútuo preponderante
 - ✓ Direito de passagem sobre capacidade ociosa do trecho

- *New Open Access (Novas Concessões Ferroviárias)*
 - ✓ Direito de passagem assume papel preponderante
 - ✓ Intensa interconexão de malhas antigas e novas
 - ✓ Concessionário com o ônus de gerar “capacidade ociosa”
 - ✓ Viabilização do Operador Ferroviário Independente – OFI

New Open Access

Leis e Decretos

Criação do OFI
Art. 3º da Lei
Federal
nº 12.743/12

Resoluções 2011

Res. 3.694/11
Regulamento dos
usuários

Res. 3.695/11
Direito de
passagem

Res. 3.696/11
Metas produção
por trecho

Contratos de Concessão PIL2

Exploração de
Infraestrutura +
Prestação do
Serviço de
Transporte
(vertical)

Obrigação de
investimento
em capacidade
excedente?

Direito de
passagem
preponderante?

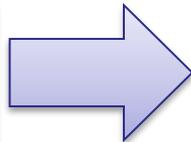
Novos Regulamentos

Regulamento do
OFI
Res. ANTT
4.348/14

Regras de
Interação
Segurança e
Sinalização

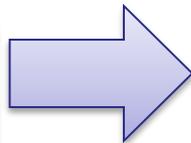
New Open Access

Lei Federal
nº 10.2133/01

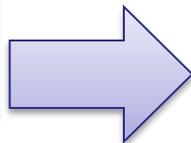


Art. 13, inciso V, alínea “d” – *“as outorgas serão realizadas sob a forma de autorização, quando se tratar de transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da Infraestrutura ferroviária, por operador Ferroviário independente;*

Resolução ANTT
nº 4.348/14
VALEC?
Concessão horizontal?



OFI: prestação do serviço de transporte de cargas entre quaisquer pontos no subsistema ferroviário federal

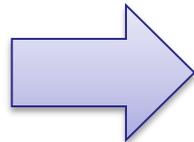


Ausência de limite do número de autorizações para o serviço de transporte, salvo no caso de inviabilidade operacional

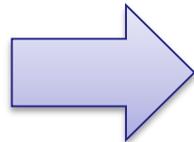
New Open Access

Resolução ANTT
nº 4.348/14

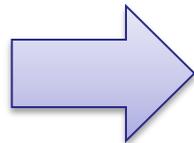
Características
relevantes do
OFI



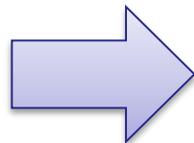
OFI deverá adquirir capacidade de tráfego?



*Comprovação de requisitos jurídicos, fiscais,
econômico-financeiros e técnicos*



*Autorização com caráter vinculado e
outorgada por prazo indeterminado*



*Contratação de seguros para riscos operacionais,
responsabilidade civil geral e
responsabilidade do transportador ferroviário*

New Open Access

Tomada de Subsídio nº 05/2015: DOU 15.07.2015

- Estudos realizados pelo Acordo de Cooperação Técnica Internacional EPL/PNUD/INECO
- Tomada de Subsídio que tem como objetivo construir o conhecimento referente ao Relatório ELP-INECO 6 – Estudos para Subsidiar a Regulamentação do Novo Modelo de Exploração Ferroviária.
 - Gestão da Segurança da Operação
 - Operação do Material Rodante
 - Procedimentos sobre Pessoal Ferroviário
 - Regime de Circulação sobre a Rede Ferroviária
 - Investigação de Acidentes Ferroviários
- Contribuições perante ANTT até 14.08.2015

CONCLUSÕES

- 1) Poder concedente: respeito aos contratos celebrados na década 90
- 2) Novos investimentos obtidos por negociação com concessionária
 - ✓ Prorrogações antecipadas
 - ✓ Atenção aos padrões de análise do Tribunal de Contas da União – TCU
- 3) “*Open access*” é condição para desenvolvimento do setor ferroviário
- 4) Efetividade do “*open access*”:
 - ✓ Concessionários como “geradores de capacidade ferroviária excedente”
 - ✓ Existência efetiva do Operador Ferroviário Independente – OFI
 - ✓ Elevado custo regulatório (ex.: regras para interconexão de malhas/novas concessões)
 - ✓ Regulação técnica, econômica e jurídica para a relação equilibrada entre concessionárias e entre estas e usuários/OFI
 - ✓ Solução de conflitos eficiente pela ANTT/foro arbitral

Obrigado!

Luís Felipe Valerim Pinheiro

valerimpinheiro@vpbg.com.br

VPBG Advogados – São Paulo/SP

Rua São Tomé, 86 – 17º andar

São Paulo, SP – 04551-080

T. +55 (11) 2117-3400

www.vpbg.com.br

VPBG Advogados – Brasília/DF

SAUS, Qd. 04, Bloco A, Sala 1204

Brasília, DF – 70070-040

T. +55 (61) 3225-9190

www.vpbg.com.br