

## Relatório de Contribuições Validadas

Audiência: 8 / 2024

Texto da Audiência:

Dar nova redação para a ementa da Resolução nº 85, de 18 de agosto de 2022, da seguinte forma: "Estabelece procedimentos para a elaboração e análise de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro (EVTEA) dos contratos de concessão abrangendo o desempenho, total ou parcial, de funções de administração do porto, bem como dos contratos de arrendamento."

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres	-	A Abratec destaca a discussão de "reequilíbrio cautelar", iniciada na Audiência Pública Virtual do dia 10/06/2024, levanta dúvidas sobre a viabilidade desse mecanismo. Em que pese não conste na proposta de norma, a Associação, no seu firme intuito contributivo, expressa sua dúvida quanto a compatibilidade de um processo de reequilíbrio em contraponto a uma "cautelar". Conforme consta no Manual de EVTEA, sabe-se que o processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro possui complexidade elevada, exigindo (i.) um estudo cuidadoso o evento de desequilíbrio e sua alocação na matriz de risco do contrato, (ii.) uma robusta viabilidade técnica, econômica e ambiental, incluindo a avaliação do fluxo de caixa, que devem manter relação direta com os eventos que deram causa à recomposição, através da análise dos impactos positivos e negativos gerados pelos eventos; (iii.) um rol extenso e não taxativo de elementos necessários à instrução processual (ex. manifestação do Poder Concedente e Consulta prévia à Autoridade Aduaneira; dentre outros elementos listados nas normas da Agência. Em uma análise preliminar e não aprofundada, a complexidade e o resultado de uma recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão – com condão de gerar inclusive um aumento considerável em tarifas e outros encargos – não parece ser compatível com os elementos necessários para uma cautelar ("fumus boni iuris" e "periculum in mora"), que usualmente requer uma análise mais superficial. Além disso, não parece ser razoável antecipar os efeitos da recomposição sem nem mesmo ter concluído uma "quantificação" dos impactos. Por essas razões, a Associação vem expressar sua oposição, com as devidas vênias, em relação a eventuais "cautelares" de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro em concessões.
JUSTEN, PEREIRA, OLIVEIRA E TALAMINI - SOCIEDADE DE ADVOGADOS	1ª Contribuição: incluir novos dispositivos após o art. 17-D da Resolução 85/2022, com a seguinte redação: "Art. 17-E. Poderão ser adotadas, de ofício ou mediante provocação, as medidas necessárias para a mitigação imediata de desequilíbrios econômico-financeiros identificados nos contratos de concessão portuária, mediante recomendação da ANTAQ ao Poder Concedente, a partir dos critérios objetivos estabelecidos nesta resolução. Parágrafo Único. A mitigação imediata, de caráter cautelar, terá como objetivos: a) antecipação, postergação ou cancelamento de investimentos programados; b) inclusão de investimentos adicionais; c) suspensão da exigibilidade de pagamentos devidos ao Poder Concedente ou à autarquia responsável pela fiscalização da	Justificativa à 1ª Contribuição. Processos de reequilíbrio econômico-financeiro costumam demorar, inclusive em razão da necessidade de longas instruções e análises probatórias. Essa demora, especialmente em casos de crise e abalo econômico grave à concessionária (por exemplo, em casos de reforça da legislação tributária ou de mudanças climáticas), é incompatível com o dever legal da Administração de assegurar o reequilíbrio econômico-financeiro concomitantemente à alteração das condições originais do contrato (art. 9º, § 4º, da Lei 8.987/1995). Soma-se a isso o direito fundamental do Administrado à razoável duração do processo e à celeridade processual (art. 5º, LXXIX, CF). Além disso, há precedentes de regulamentação do instituto do reequilíbrio cautelar, como a Resolução 19/2023 da SPI/SP, que serve de base para a sugestão ora apresentada. Por tudo isso, justifica-se que sejam previstos mecanismos de reequilíbrio cautelar dos contratos de concessão. É evidente que a utilização desses mecanismos não pode ocorrer em qualquer situação e ocorrerá a critério da Administração, mas é relevante que o mecanismo seja introduzido no setor portuário. Trata-se de uma previsão que incentiva os investimentos privados no setor por reduzir o risco de demora na efetivação das

	<p>execução contratual; d) elevação ou redução de valores devidos ao Poder Concedente ou à autarquia responsável pela fiscalização da execução contratual; e) elevação ou redução de tarifa ou outros valores contratualmente devidos à concessionária, inclusive a título de aporte de recursos e/ou modificação de quaisquer outras limitações tarifárias; f) pagamento de valores à concessionária, a título de indenizações, ressarcimentos ou afins; g) elevação ou desoneração de encargos previstos no contrato; h) transferência a uma das partes de custos ou encargos originalmente atribuídos à outra. (continua...)</p>	<p>medidas de reequilíbrio. Além disso, cria-se um mecanismo que evita a judicialização de demandas, o que é positivo também para o poder concedente.</p>
GRI CLUB	<p>Art. 1º Dar nova redação para a ementa da Resolução nº 85, de 18 de agosto de 2022, da seguinte forma: "Estabelece procedimentos para a elaboração e análise de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro (EVTEA) dos contratos de concessão abrangendo o desempenho, total ou parcial, de funções de administração do porto"</p>	<p>A proposta apoiada deve levar em consideração investimentos nos ativos compartilhados por todos os usuários do porto, o que, via de regra, não é o caso de contratos de arrendamentos.</p>
Total de contribuições do dispositivo: 3		

Acrescer na Resolução nº 85, de 19 de agosto de 2022, o parágrafo quarto no art. 1º, da seguinte forma: "Art. 1º ..... § 3º Esta Resolução se aplica igualmente às concessionárias nos portos organizados, nos termos do art. 20 do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, atendendo-se as disposições contrárias e as previsões particulares de cada contrato e modelagem econômico-financeira."

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
JUSTEN, PEREIRA, OLIVEIRA E TALAMINI - SOCIEDADE DE ADVOGADOS	<p>Continuação da 1ª Contribuição: "Art. 17-F. Será obrigatória a avaliação do cabimento da aplicação de medidas cautelares de mitigação de desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão nos casos: I – em que identificado potencial comprometimento da continuidade da prestação dos serviços ou da solvência da Concessionária...; II – em que a proximidade do encerramento do prazo de vigência da concessão indicar a subsistência de saldo regulatório ao final do contrato; ou III – cujo desequilíbrio econômico-financeiro projetado corresponda a um impacto: ... Art. 17-G. Nas situações em que for cabível a aplicação de medidas cautelares de mitigação de desequilíbrio econômico-financeiro, a análise técnica e a decisão de recomendação ao Poder Concedente deverão ser concluídas no prazo máximo de 10 (dez) dias úteis. Parágrafo Único. A análise técnica e a recomendação da ANTAQ deverão conter: I – estimativa preliminar do impacto do evento de desequilíbrio; e II – quais medidas, dentre as previstas no Parágrafo Único do art. 17-E, podem ser aplicadas para mitigação cautelar do impacto do evento de desequilíbrio. Art. 17-H. Nos casos em que deferida a aplicação de medida cautelar para mitigação de desequilíbrio econômico-financeiro: I – os processos administrativos em que avaliado o impacto econômico-financeiro do evento de desequilíbrio passarão a ter tramitação prioritária, visando à mensuração definitiva do desequilíbrio e ao consequente ajuste das medidas de recomposição; II – a ANTAQ deverá</p>	<p>Justificativa à 1ª Contribuição. Processos de reequilíbrio econômico-financeiro costumam demorar, inclusive em razão da necessidade de longas instruções e análises probatórias. Essa demora, especialmente em casos de crise e abalo econômico grave à concessionária (por exemplo, em casos de reforça da legislação tributária ou de mudanças climáticas), é incompatível com o dever legal da Administração de assegurar o reequilíbrio econômico-financeiro concomitantemente à alteração das condições originais do contrato (art. 9º, § 4º, da Lei 8.987/1995). Soma-se a isso o direito fundamental do Administrado à razoável duração do processo e à celeridade processual (art. 5º, LXXIX, CF). Além disso, há precedentes de regulamentação do instituto do reequilíbrio cautelar, como a Resolução 19/2023 da SPI/SP, que serve de base para a sugestão ora apresentada. Por tudo isso, justifica-se que sejam previstos mecanismos de reequilíbrio cautelar dos contratos de concessão. É evidente que a utilização desses mecanismos não pode ocorrer em qualquer situação e ocorrerá a critério da Administração, mas é relevante que o mecanismo seja introduzido no setor portuário. Trata-se de uma previsão que incentiva os investimentos privados no setor por reduzir o risco de demora na efetivação das medidas de reequilíbrio. Além disso, cria-se um mecanismo que evita a judicialização de demandas, o que é positivo também para o poder concedente.</p>

encaminhar trimestralmente ao Poder Concedente relatório circunstanciado das atividades realizadas para a mensuração definitiva do desequilíbrio, indicando o prazo estimado para conclusão do processo de apuração e o valor atualizado da estimativa do desequilíbrio econômico-financeiro, para eventual ajuste das medidas de recomposição."

Total de contribuições do dispositivo: 1

Acrescer o Capítulo V-A na Resolução ANTAQ nº 85, de 18 de agosto de 2022, da seguinte forma: "CAPÍTULO V-A DOS PROCEDIMENTOS ESPECIAIS PARA AS CONCESSÕES DA ADMINISTRAÇÃO E EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA NOS PORTOS ORGANIZADOS Art. 17-A. Compete à ANTAQ apreciar e deliberar sobre os eventos que compõem pedidos de revisão extraordinária das concessionárias. Parágrafo único. Os pedidos de revisão extraordinária poderão ser realizados de forma individual ou conjunta de acordo com o objeto, a motivação ou a tipificação de cada evento. Art. 17-B. Os procedimentos de revisão extraordinária das concessões terão por objetivo a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados nos respectivos instrumentos, desde que impliquem alteração relevante dos custos ou da receita da concessionária. Parágrafo único. A contagem de prazos poderá ser suspensa caso a ANTAQ entenda como necessário solicitar adequação e complementação da instrução processual. Art. 17-C. Os procedimentos previstos neste capítulo serão regidos, subsidiariamente e no que couber, pelas portarias do Poder Concedente. Parágrafo único. Cabe ao Poder Concedente a prerrogativa de escolher, dentre as medidas abaixo elencadas, individual ou conjuntamente, a forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro: I - alteração do valor das tarifas sujeitas à teto; II - extensão ou redução do prazo da Concessão; III - modificação das obrigações contratuais da Concessionária previstas no fluxo de caixa; IV - revisão da contribuição fixa isoladamente ou em conjunto com a contribuição variável devidas pela concessionária; ou V - outra forma sugerida pela ANTAQ, definida em contrato ou em comum acordo entre o Poder Concedente e a concessionária. Art. 17-D. Para solicitar a revisão extraordinária, a concessionária deve considerar: I - os mecanismos existentes de negociação com o Poder Concedente; e II - os critérios, resoluções e manuais de análise de estudos da ANTAQ."

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Instituto Brasileiro de Direito Regulatório - IBDRE	"Art. 16-A. Controvérsias entre as partes quanto à necessidade de realização da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ou quanto ao montante a ser reequilibrado podem ser submetidas a mecanismos de autocomposição, arbitragem e comitês de prevenção e solução de disputas no âmbito da ANTAQ. §1º. As partes devem privilegiar mecanismos consensuais para prevenção e solução de controvérsias, como por meio de processo de autocomposição, nos termos do art. 32 da Lei nº 13.140, de 26 de junho de 2015. §2º. A ANTAQ e a arrendatária poderão constituir comitê de prevenção e solução de disputas para prevenir e solucionar divergências de natureza eminentemente técnica, que envolvam direitos patrimoniais disponíveis"	O IBDRE propõe a inserção do art. 16-A na Resolução ANTAQ nº 85/2022. Como justificativa, tem-se que a utilização de mecanismos não judiciais para prevenção e solução de controvérsias advindas de contratos administrativos é autorizada pelo ordenamento jurídico brasileiro e vem sendo vastamente aplicada na prática de diversos setores regulados em esfera nacional, estadual e municipal. Nos termos da Lei 9.307, de 23 de setembro de 1996, a eleição da arbitragem pelas partes encontra-se regulamentada como mecanismo adequado de solução de controvérsias, contatando com natureza jurisdicional. A possibilidade de Administração Pública utiliza-se da arbitragem é prevista expressamente no art. 1º, §2º, da referida norma. Igualmente, o processo de autocomposição de conflitos por parte da Administração Pública também é previsto no ordenamento jurídico brasileiro, nos termos da Lei nº 13.140, de 26 de junho de 2015. A luz da primazia da consensualidade como instrumento regulatório de prevenção e mediação de controvérsias (reflexividade administrativa), a autocomposição deve ser considerada como via preferencial para solucionar empasses havidos entre a ANTAQ e arrendatárias no tocante à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. A adoção de mecanismos não adversariais para solução de controvérsias é especialmente benéfica em contratos complexos e de longa duração, como é o caso dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados. Isso porque a autocomposição busca solucionar a divergência e, ao mesmo tempo, preservar a relação construída pelas partes, aproximando ambos os lados para negociar a solução mais adequada para o caso concreto. Além da arbitragem e da autocomposição, os comitês de prevenção e solução de disputas consistem em notável mecanismo contratual para que visam acompanhar toda a execução do contrato para prevenir e remediar controvérsias relacionadas às questões primordialmente técnicas. Amplamente empregados em contratos complexos de construção civil e obras públicas, a adoção desses comitês para contrato administrativos vem sendo regulamentada em diversas esferas, como é o caso da Lei Municipal nº 16.873/2018, de São Paulo/SP, e, mais recentemente, da Resolução nº 6.040/2024 da ANTT. Foi a partir da moldura posta pelos limites acima que as contribuições do IBDRE foram construídas.
ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres	Capítulo V-A, Resolução 85/2022, art. 17-C, § 1º. Cabe ao Poder Concedente a prerrogativa de escolher, dentre as medidas abaixo elencadas, individual ou conjuntamente, a forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nesta ordem de aplicação: I – redução do valor das tarifas sujeitas à preço teto,	A Abratec propõe alteração à Minuta em seu parágrafo único do art. 17-C, para promover a ordenação dos métodos de reequilíbrio. De início, a Abratec louva o esforço contínuo da Agência em aprimorar o arcabouço regulatório e estabelecer regras claras de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, em benefício direto à segurança jurídica. Sobre os métodos de reequilíbrio, a Associação coloca para avaliação da d. Antaq a ordenação das alternativas de recomposição do equilíbrio

	<p>relacionadas ao evento que ocasionou o desequilíbrio; II - extensão ou redução do prazo da Concessão; III - revisão da contribuição fixa isoladamente ou em conjunto com a contribuição variável devidas pela concessionária; IV - modificação das obrigações contratuais da Concessionária previstas no fluxo de caixa; V – outra forma sugerida pela ANTAQ, definida em contrato ou em comum acordo entre o Poder Concedente e a concessionária; ou VI - aumento do valor das tarifas sujeitas à preço teto, relacionadas ao evento que ocasionou o desequilíbrio. §2º A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deve adotar mecanismos que não ocasionem o aumento de tarifas portuárias, o qual é aplicável quando não as demais medidas forem justificadamente inaplicáveis. §3º. As formas alternativas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro sugeridas pela ANTAQ devem ser avaliadas com o objetivo de garantir a modicidade tarifária. --- Art. 3º Acrescer o Capítulo V-A na Resolução ANTAQ nº 85, de 18 de agosto de 2022, da seguinte forma: CAPÍTULO V-A DOS PROCEDIMENTOS ESPECIAIS APLICÁVEIS PARA OS CONTRATOS DE CONCESSÃO TOTAL OU PARCIAL DE FUNÇÕES DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO”</p>	<p>econômico-financeiro das concessionárias, com uma premissa de avaliação: priorizar a aplicação da medida que menos onerar o usuário. Por isso, na oportunidade, sugere a racionalização dos métodos de reequilíbrio: a) Com a maior indicação, quando for cabível, a preferência pela medida de a redução de valor de tarifa é o primeiro método aplicável. Destaca-se que a modicidade das tarifas é um dos principais fatores que contribui para a competitividade da carga brasileira e a atração de novas cargas. b) Subsidiariamente, a redução ou extensão do prazo contratual, a modificação de obrigações e outros métodos determinados pelo Poder Público/Antaq são outras medidas de reequilíbrio a serem justificadamente aplicadas. Tais alterações, em regra, não tem condão de gerar aumento de custos logísticos, de modo que são recomendáveis. c) Como ultima ratio, eventual aumento de valor de tarifas – por impactar diretamente a competitividade da carga nacional – é aplicável quando os demais métodos não são cabíveis. Isto é, quando somente esta medida de aumento de tarifa for capaz de reequilibrar o contrato, ela pode ser fundamentadamente utilizada como método como última medida, vez que as medidas menos gravosas de recomposição listadas anteriormente não são aplicáveis; d) Adicionalmente, caso seja possível identificar um nexo entre o fato gerador de desequilíbrio e eventual grupo de usuários/interessados, os impactos da recomposição – quando ocasionem aumento ou redução de tarifas – a Abratec requer que esses efeitos sejam direcionados aos grupos tarifários pertinentes, de responsabilidade daqueles que eventualmente tenham se beneficiado pelo evento de desequilíbrio. Ademais, a Abratec destaca o seguinte questionamento sobre a aplicação do Capítulo V-A da Minuta: O Capítulo V-A que está sendo inserido na Resolução ANTAQ 85/2022 se aplica para arrendatários ou apenas aos concessionários? A Abratec parabeniza os esforços desta Agência Reguladora no debate entre o Regulador e Regulados, por isso, espera que esse questionamento seja sanado para melhor entendimento e aproveitamento da proposta. Para evitar ambiguidades quanto ao regramento de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro de arrendamentos e ao de concessões, sugere-se a alteração do título de “DOS PROCEDIMENTOS ESPECIAIS PARA AS CONCESSÕES DA ADMINISTRAÇÃO E EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA NOS PORTOS ORGANIZADOS” para “DOS PROCEDIMENTOS ESPECIAIS APLICÁVEIS PARA OS CONTRATOS DE CONCESSÃO TOTAL OU PARCIAL DE FUNÇÕES DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO”, visto que tal conceito já está claramente definido na minuta (novo preâmbulo da Resolução 85/2022, previsto na proposta de norma).</p>
Associação de Terminais Portuários Privados	<p>Sugestão de alteração dos parágrafos do art. 17-C: Art. 17-C. § 1º Cabe ao Poder Concedente a prerrogativa de escolher, dentre as medidas abaixo elencadas, individual ou conjuntamente, a forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nesta ordem de aplicação: I – redução do valor das tarifas sujeitas à preço teto; II - extensão ou redução do prazo da Concessão; III - revisão da contribuição fixa isoladamente ou em conjunto com a contribuição variável devidas pela concessionária; IV - modificação das obrigações contratuais da Concessionária previstas no fluxo de caixa; V – outra forma sugerida pela ANTAQ, definida em contrato ou em comum acordo entre o Poder Concedente e a concessionária; ou VI - aumento do valor das tarifas sujeitas à teto. §2º. Em caso de eventual redução ou aumento tarifário, essa alteração de valor será direcionada aos itens tarifários que tenham relação com os eventos que ocasionaram a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, conforme análise realizada pela Agência. §3º A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deve adotar</p>	<p>A ATP parabeniza os esforços desta Agência Reguladora em promover o debate público sobre os normativos em questão e sugere respeitosamente que a alteração do dispositivo estabeleça uma ordem de aplicação entre as medidas de reequilíbrio para privilegiar medidas que privilegiem a redução de custos logísticos. Sugere-se a redução de valor de tarifa, medida cabível quando a recomposição ocorrer em desfavor da Concessionária, beneficiando a modicidade de tarifas e a competitividade do porto. Igualmente, a redução ou extensão do prazo contratual, modificação de obrigações e aumento de valor da tarifa são outros formatos de reequilíbrio a serem justificadamente aplicados nesta sequência, de modo que o aumento de valor de tarifas seja utilizado como ultima ratio, quando as medidas menos gravosas de recomposição não sejam cabíveis. Adicionalmente, caso seja possível identificar um nexo entre o fato gerador de reequilíbrio e eventual grupo de usuários/interessados, os impactos da recomposição – caso ocasionem aumento ou redução de tarifas – sejam direcionados aos grupos tarifários pertinentes, de responsabilidade daqueles que eventualmente tenham se beneficiado pelo evento.</p>

	<p>mecanismos que, preferencialmente, não gerem aumento de tarifas portuárias.</p>	
<p>ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABTL</p>	<p>Art. 17-B. Os procedimentos de revisão extraordinária das concessões terão por objetivo a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato por quaisquer das razões elencadas na Lei 14133/21, a saber: (I) Caso Fortuito ou de Força Maior; (II) Eventos previstos contratualmente, conforme cláusula de matriz de risco; (III) Fato do príncipe; (IV) Alteração unilateral do contrato; (V) Eventuais outras hipóteses previstas na legislação vigente, conforme alterada. / Parágrafo único. O instrumento contratual da concessão deverá dispor dos prazos para instrução do processo administrativo pela Concessionária e pelo Poder Concedente, podendo tais prazos serem prorrogados mediante expressa manifestação das partes, respeitada a efetividade do processo.</p> <p>Art. 17-C. Os procedimentos previstos neste capítulo serão regidos, subsidiariamente e no que couber, pelas portarias do Poder Concedente. / Parágrafo único. Cabe às Partes contratantes ajustarem conjuntamente uma ou mais medidas, dentre as elencadas a seguir, pelas quais será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, fundamentando sempre a sua decisão e pautando-se pelos princípios da isonomia e da eficiência : I - alteração do valor das tarifas sujeitas a teto; II - extensão ou redução do prazo da Concessão; III - modificação das obrigações contratuais da Concessionária previstas no fluxo de caixa; IV - revisão da contribuição fixa, isoladamente ou em conjunto com a contribuição variável devida pela concessionária; ou V - outra forma sugerida pela ANTAQ, definida em contrato ou em comum acordo entre o Poder Concedente e a concessionária.</p> <p>Art. 17-D. A concessionária e o Poder Concedente deverão priorizar meios alternativos de prevenção e resolução de controvérsias, notadamente a conciliação, a mediação, o comitê de resolução de disputas e a arbitragem.</p> <p>Art. 17-E Para solicitar a revisão extraordinária, a concessionária deve considerar: I - os mecanismos existentes de negociação</p>	<p>17-B - A finalidade da contribuição é de harmonizar o conceito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro com o da lei 14133/21, evitando ambiguidades. 17-C / 17-D - A finalidade da contribuição é de estabelecer um procedimento negocial para a recomposição, com fundamento nos princípios elencados na Lei 14133/21.</p>
<p>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT</p>	<p>Texto sugerido: Art. 17-C. Os procedimentos previstos neste capítulo serão regidos, subsidiariamente e no que couber, pelas portarias do Poder Concedente. Parágrafo único. Cabe ao Poder Concedente a prerrogativa de escolher, dentre as medidas abaixo elencadas, individual ou conjuntamente, a forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, cabendo adotar, preferencialmente, aquela(s) que menos onere(m) os usuários dos serviços: I - alteração do valor das tarifas sujeitas a teto; II - Facilitação, modernização e eficácia de serviços para os usuários; III - extensão ou redução do prazo da Concessão; IV - modificação das obrigações contratuais da Concessionária previstas no fluxo de caixa; V - revisão da contribuição fixa isoladamente ou em conjunto com a contribuição variável devidas pela concessionária; ou VI - outra forma</p>	<p>Os contratos de concessão de serviço público portuário têm como características marcantes a longa duração e investimentos necessários a oferta de infraestrutura, em que se exige contínuo aprimoramento na qualidade do serviço prestado, atendendo à atualização e modernização do serviço na medida em que novas tecnologias são incrementadas com o passar dos anos. Por óbvio, devido a própria longevidade, ficam os contratos sujeitos a eventos imprevisíveis, sejam por motivo de força maior ou fato do príncipe (medida ou ordem emanada pelo Poder Público), que de forma direta ou colateralizada, geram impactos de ordem econômica capazes de desestabilizar a exploração econômica do serviço dentro de uma margem de lucro razoável, assim considerada como proporcionalmente adequada em relação aos custos de operação e manutenção de máquinas e pessoal e no retorno de novos investimentos. Dito isto, cabe ressaltar que a USUPPORT tem plena ciência da necessidade vital de se recorrer à cláusula contratual que prevê o reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro, conferindo cobertura às concessionárias e arrendatárias de modo a garantir a vantajosidade na exploração econômica do porto organizado e assegurar a continuidade da prestação do serviço público, sendo importante instituto sujeito a especial regulação. Por outro lado, embora entenda que, dentre as medidas as</p>

	<p>sugerida pela ANTAQ, definida em contrato ou em comum acordo entre o Poder Concedente e a concessionária.</p>	<p>serem adotadas como necessárias ao restabelecimento econômico-financeiro da concessão, a "alteração do valor das tarifas sujeitas à teto" (inciso I do art 17-C proposto) se mostra como uma alternativa até mesmo óbvia, é fundamental, porém, que a Agência Reguladora busque sempre preservar a modicidade tarifária, elemento esse essencial ao serviço público, o que implica em considerar, preferencialmente, aquelas que menos onerem os usuários, que são a razão de ser do serviço, classificando, por consequência, como medida excepcionalíssima qualquer alteração que tenha por efeito o encarecimento do custo logístico. Não se pode perder a perspectiva da competitividade da massa de exportadores e importadores no longo prazo, que fortalece o País. Neste sentido, a hierarquia de medidas deve prevalecer a lógica dos contratantes dos serviços. Não menos importante e também oportuna é a menção ao fato de que esta Associação já manifestou, perante demais órgãos públicos, a posição de que, em não sendo reconhecida a ilegitimidade da cobrança de escaneamento, já que não tem características de serviço, caberia, ao menos, considerar tal atividade acessória ao exercício do poder de polícia como evento ensejador (fato do príncipe) à proposta de revisão extraordinária do contrato de concessão, uma vez que se tratou de uma obrigação de investimento e operação imposta por meio de autoridade representante da União.</p>
<p>JUSTEN, PEREIRA, OLIVEIRA E TALAMINI - SOCIEDADE DE ADVOGADOS</p>	<p>2ª Contribuição: ajustar a redação do caput do art. 17-B da Resolução 85/2022, nos seguintes termos: "Art. 17-B. Os procedimentos de revisão extraordinária das concessões terão por objetivo a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados nos respectivos instrumentos ou de quaisquer outras situações extraordinárias que alterem a equação econômico-financeira do contrato." 3ª Contribuição: ajustar a redação do art. 17-C, Parágrafo Único, I, da Resolução 85/2022, nos seguintes termos: "Art. 17-C. [...] Parágrafo único. [...] I - alteração do valor das tarifas sujeitas a teto ou alteração de quaisquer outras limitações ou regras tarifárias do contrato (limite de dispersão tarifária, por exemplo); [...] 4ª Contribuição: incluir o Parágrafo Segundo ao art. 17-C da Resolução 85/2022, com a renumeração do Parágrafo Único para "Parágrafo Primeiro", nos seguintes termos: "Art. 17-C. [...] Parágrafo Primeiro. [...] Parágrafo segundo. A escolha das medidas de reequilíbrio elencadas no parágrafo primeiro deverá ocorrer preferencialmente em acordo entre o Poder Concedente e a concessionária."</p>	<p>Justificativa à 2ª Contribuição. A limitação do reequilíbrio econômico-financeiro às hipóteses expressamente previstas no contrato de concessão não atende plenamente às regras sobre reequilíbrio. O art. 10 da Lei 8.987/1995 prevê que "Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro". O art. 37, XXI, da CF também estabelece que devem ser "mantidas as condições efetivas da proposta". As "condições do contrato" e as "condições da proposta" nem sempre estão inteiramente previstas como hipóteses ensejadoras de reequilíbrio no respectivo instrumento. Podem ocorrer situações imprevistas que gerem um desequilíbrio das condições do contrato e que devem ser objeto de reequilíbrio. Além disso, sugere-se a exclusão da previsão segundo a qual apenas haverá reequilíbrio caso o evento implique "alteração relevante" dos custos ou da receita da concessionária. A expressão "alteração relevante" é genérica e comporta interpretações subjetivas, o que pode comprometer a objetividade da decisão. Justificativa à 3ª Contribuição. A contribuição é necessária porque há casos em que a simples alteração do valor de tarifas não terá o efeito pretendido de reequilíbrio. É possível, por exemplo, que um contrato de concessão contenha regras de limite de dispersão tarifária que impeçam cobranças ou fixação de determinados valores de tarifas independentemente da tarifa-teto fixada (Apêndice B, do Anexo 3, do Contrato de Concessão). Daí a necessidade da inclusão de regra no sentido proposto. Justificativa à 4ª Contribuição. É inequívoco que as partes têm direito a que seja observada a garantia do equilíbrio econômico-financeiro. Entretanto, cada medida de reequilíbrio apresenta efeitos diversos, inclusive em termos de competitividade da concessionária e de definição de suas estratégias comerciais. Além disso, a consensualidade no âmbito da Administração Pública vem se intensificando cada vez mais, de modo que, sempre que possível, a Administração Pública deve tentar compor os interesses legítimos da parte privada com quem se relaciona contratualmente. Diante disso, ainda que se mantenha a previsão de que a definição do mecanismo de reequilíbrio é prerrogativa do Poder Concedente, é salutar que se preveja ao menos uma preferência de acordo para sua definição.</p>
<p>GRI CLUB</p>	<p>[...] Art. 17-B. Os procedimentos de revisão extraordinária das concessões terão por objetivo a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da concessionária, devidamente materializados e comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos expressamente elencados nos respectivos instrumentos, desde que impliquem alteração relevante dos custos ou da receita da concessionária. Parágrafo único. A contagem de prazos poderá ser suspensa caso a ANTAQ entenda como necessário solicitar adequação e complementação da instrução</p>	<p>Art. 10. No § 1º o termo "critérios de mercado" é vago e não traz limitação por fonte ou lapso temporal, diferente dos estudos que estabelece a fixação de data-base. No § 4º deve deixar clara a taxa de desconto aplicável pela ANTAQ nos casos em que o contrato for omissivo ou minimamente a regra para definição da taxa de desconto. Uma alternativa é utilizar o WACC aprovado pela agência reguladora, com os componentes atualizados anualmente. No Art. 17-B. As palavras inseridas tem o objetivo de dar mais clareza e objetividade. "Materializados": Reforça a necessidade de provas concretas das perdas ou ganhos da concessionária. Evita interpretações subjetivas e garante que apenas eventos comprovados sejam considerados para revisão. "Expressamente": Limita os eventos que podem levar à revisão aos explicitamente previstos nos instrumentos contratuais. Evita a inclusão arbitrária de fatores não acordados pelas partes. * alteração relevante - a falta de</p>

	<p>processual. Art. 17-D. Para solicitar a revisão extraordinária, a concessionária deve considerar: I - as regras expressas firmadas no instrumento de concessão firmado com o Poder Concedente; e II - os critérios, resoluções e manuais de análise de estudos da ANTAQ.</p>	<p>definição trazida pelo termo " alteração relevante" deixa aberta a discussão para abertura de pleito por ambas as partes. No Art. 17-D. Foi utilizada a expressão vaga "mecanismos existentes de negociação", que pode gerar interpretações divergentes sobre quais mecanismos específicos se referem. Sugere-se alterar por "regras expressas firmadas no instrumento de concessão", definindo com maior clareza e objetividade o que deve ser considerado pela concessionária.</p>
<p>PETROBRAS TRANSPORTES S.A.</p>	<p>Mudar a redação do artigo 17-C: "§ 1º Cabe ao Poder Concedente a prerrogativa de escolher, dentre as medidas abaixo elencadas, individual ou conjuntamente, a forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nesta ordem de preferência: I – redução do valor das tarifas sujeitas à preço teto; II revisão da contribuição fixa isoladamente ou em conjunto com a contribuição variável devidas pela concessionária; III - extensão ou redução do prazo da Concessão; IV - modificação das obrigações contratuais da Concessionária previstas no fluxo de caixa; V – outra forma sugerida pela ANTAQ, definida em contrato ou em comum acordo entre o Poder Concedente e a concessionária; VI -aumento do valor das tarifas sujeitas à teto. §2º. No caso de eventual redução ou aumento tarifário, essa alteração de valor será direcionada aos grupos tarifários que tenham relação com os eventos que deram causa à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, conforme análise realizada pela Agência. §3º A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deve, preferencialmente, não se utilizar de medidas que gerem aumento de tarifas portuárias</p>	<p>Sugere-se a redução de valor de tarifa, quando o a solicitação de reequilíbrio for realizada pelo Poder Concedente, beneficiando os arrendatários e outros entes usuários dos serviços do porto. Em seguida elencamos medidas de acordo com o que entendemos ser o melhor equilíbrio em impacto para os usuários das instalações e a concessionária. Destaca-se que o aumento de valor de tarifas é desejável apenas em último caso por a de impacto mais grave para os usuários. Adicionalmente, caso seja utilizada como forma de reequilíbrio a modificação de tarifas, entende-se que sejam alteradas aquelas cuja legenda tenha relação com o evento que causou o desequilíbrio. Ou seja, que o impacto seja direcionado aos grupos tarifários efetivamente afetados.</p>
<p>Instituto Brasileiro de Direito Regulatório - IBDRE</p>	<p>O IBDRE propõe a inserção do seguinte dispositivo na Resolução ANTAQ nº 85/2022: "Art. 16-A. Controvérsias entre as partes quanto à necessidade de realização da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ou quanto ao montante a ser reequilibrado podem ser submetidas a mecanismos de autocomposição, arbitragem e comitês de prevenção e solução de disputas no âmbito da ANTAQ. §1º. As partes devem privilegiar mecanismos consensuais para prevenção e solução de controvérsias, como por meio de processo de autocomposição, nos termos do art. 32 da Lei nº 13.140, de 26 de junho de 2015. §2º. A ANTAQ e a arrendatária poderão constituir comitê de prevenção e solução de disputas para prevenir e solucionar divergências de natureza eminentemente técnica, que envolvam direitos patrimoniais disponíveis"</p>	<p>Como justificativa, tem-se que a utilização de mecanismos não judiciais para prevenção e solução de controvérsias advindas de contratos administrativos é autorizada pelo ordenamento jurídico brasileiro e vem sendo vastamente aplicada na prática de diversos setores regulados em esfera nacional, estadual e municipal. Nos termos da Lei 9.307, de 23 de setembro de 1996, a eleição da arbitragem pelas partes encontra-se regulamentada como mecanismo adequado de solução de controvérsias, contatando com natureza jurisdicional. A possibilidade de Administração Pública utiliza-se da arbitragem é prevista expressamente no art. 1º, §2º, da referida norma. Igualmente, o processo de autocomposição de conflitos por parte da Administração Pública também é previsto no ordenamento jurídico brasileiro, nos termos da Lei nº 13.140, de 26 de junho de 2015. A luz da primazia da consensualidade como instrumento regulatório de prevenção e mediação de controvérsias (reflexividade administrativa), a autocomposição deve ser considerada como via preferencial para solucionar impasses havidos entre a ANTAQ e arrendatárias no tocante à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. A adoção de mecanismos não adversariais para solução de controvérsias é especialmente benéfica em contratos complexos e de longa duração, como é o caso dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados. Isso porque a autocomposição busca solucionar a divergência e, ao mesmo tempo, preservar a relação construída pelas partes, aproximando ambos os lados para negociar a solução mais adequada para o caso concreto. Além da arbitragem e da autocomposição, os comitês de prevenção e solução de disputas consistem em notável mecanismo contratual para que visam acompanhar toda a execução do contrato para prevenir e remediar controvérsias relacionadas às questões primordialmente técnicas. Amplamente empregados em contratos complexos de construção civil e obras públicas, a adoção desses comitês para contrato administrativos vem sendo regulamentada em diversas esferas, como é o caso da Lei Municipal nº 16.873/2018, de São Paulo/SP, e, mais recentemente, da Resolução nº 6.040/2024 da ANTT. Foi a</p>

**Total de contribuições do dispositivo: 9**

Acrescer, no art. 6º da Resolução ANTAQ nº 61, de 11 de novembro de 2021, os seguintes incisos: "Art. 6º ..... XII?-A - parâmetros da concessão: características técnicas operacionais mínimas que definem o dimensionamento dos projetos, os investimentos e as atividades a serem executadas pelas concessionárias, conforme estabelecido em contrato ou resolução da ANTAQ; ..... XVIII-A - revisão dos parâmetros da concessão: procedimento ordinário para revisão dos parâmetros da concessão, realizada a cada periodicamente, conforme período estabelecido em contrato ou resolução da ANTAQ;"

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
GRI CLUB	Art. 4º Acrescer, no art. 6º da Resolução ANTAQ nº 61, de 11 de novembro de 2021, os seguintes incisos: "Art. 6º ..... XII?-A - parâmetros da concessão: características técnicas operacionais mínimas que definem o dimensionamento dos projetos, os investimentos e as atividades a serem executadas pelas concessionárias, conforme estabelecido em contrato ou resolução da ANTAQ; ..... XVIII-A - revisão dos parâmetros da concessão: procedimento ordinário para revisão dos parâmetros da concessão, que não envolvam critérios econômicos-financeiros de recomposição, realizada periodicamente, conforme período estabelecido em contrato ou resolução da ANTAQ;"	Maior clareza sobre o objeto do procedimento ordinário.
Instituto Brasileiro de Direito Regulatório - IBDRE	O IBDRE propõe a adequação do seguinte dispositivo na Resolução ANTAQ nº 61/2021: "Art. 33-B. As administrações portuárias poderão apresentar Proposta Apoiada à ANTAQ para: I - estabelecer um ou mais parâmetros da concessão que irão vigorar no quinquênio subsequente a partir da próxima revisão dos parâmetros da concessão; II - estabelecer novos compromissos relativos à oferta de infraestrutura e serviços portuários não previstos nos contratos de concessão, nos convênios de delegação ou nas deliberações da ANTAQ; e III - propor, por iniciativa própria ou em comum acordo com o Poder Concedente, novas obras para ampliação de capacidade ou benfeitorias na área comum do porto organizado, incluindo seus acessos imediatos". O IBDRE propõe a inserção do seguinte dispositivo na Resolução ANTAQ nº 61/2021: "Art. 33-G. Enquanto vigentes, as novas modalidades tarifárias de caráter extraordinário e temporário aprovadas pela ANTAQ no âmbito da Proposta Apoiada não se submetem ao teto tarifário definido nas disposições regulatórias ou contratuais. Parágrafo único. Para assegurar a manutenção da modicidade tarifária, a ANTAQ poderá reduzir o valor das tarifárias de caráter extraordinário e temporário definidas no âmbito da Proposta Apoiada, contanto que promova a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato por meio de um dos mecanismos indicados no art. 33-F desta Resolução, concomitantemente a essa redução.".	Como justificativa, tem-se um ponto bem direto e relevante. Em sua redação original na minuta, o art. 33-B previa que a Proposta Apoiada poderia ser apresentada para "incluir modalidades tarifárias de caráter extraordinário e temporário, na ordem superior a cinco anos, para viabilizar a expansão da capacidade ou benfeitorias na área comum do porto" (inc. I). Ocorre que a finalidade precípua da Proposta Apoiada é viabilizar a inclusão de novas obrigações e investimentos que originariamente não estavam previstos para serem implementados no Porto Organizado. A instituição de tarifa adicional é apenas uma dentre as possíveis fontes de receita para viabilizar o custeio/amortização dos investimentos contemplados na Proposta Apoiada e não o objeto da Proposta Apoiada em si. Por essa razão, entende-se que a previsão da instituição de tarifa extraordinária e temporária merece ser tratada em dispositivo específico, que trate das formas de custeio novos dos investimentos. Adicionalmente, sugere-se que seja excluída a limitação de cinco anos para o prazo de vigência da tarifa extraordinária e temporária, previsto na redação original do dispositivo. Com efeito, a restrição da remuneração de novos investimentos ao respectivo ciclo tarifário de cinco anos não se justifica, uma vez que o equilíbrio econômico-financeiro deve ser mantido ao longo de todo o contrato de concessão. Além disso, ao restringir substancialmente o prazo para a amortização dos investimentos, tem-se que a limitação poderá se refletir em tarifas mais elevadas e, eventualmente, inviabilizar investimentos que exijam prazo superior a cinco anos. Sobre o art. 33-G proposto, A proposta tem inclusão tem viés bastante prático. Uma vez aceita, a Proposta Apoiada, esta passará a integrar as obrigações assumidas pela Autoridade Portuária. Se, por um lado, é necessário assegurar à autoridade portuária a preservação da fonte de custeio dessas obrigações, por outro, o regime jurídico da prestação do serviço público reclama a observância do princípio da modicidade tarifária. Normalmente, a modicidade tarifária é assegurada por meio da instituição do teto tarifário. No entanto, essa ferramenta pode se revelar incompatível com a instituição de novas tarifas de caráter extraordinário. Tanto que o Contrato de Concessão do Porto de Vitória já prevê a inaplicabilidade desse teto no contexto da Proposta Apoiada. Assim, para mitigar os riscos decorrentes da não submissão das tarifas extraordinárias ao teto tarifário e garantir a modicidade tarifária e assegurar que a autoridade portuária receba a remuneração adequada à amortização dos novos investimentos, sugere-se que a minuta condicione a possibilidade de redução da tarifa extraordinária à



**Total de contribuições do dispositivo: 2**

Acrescer a Seção V no Capítulo III do Título III da na Resolução ANTAQ nº 61, de 11 de novembro de 2021, da seguinte forma: "Seção V Da Proposta Apoiada Art. 33-A. A Proposta Apoiada é instrumento regulado pela ANTAQ, que permite que novos parâmetros de equilíbrio-econômico das administrações portuárias sejam apresentados diretamente pelas partes envolvidas, ao longo do período contratual ou do ciclo tarifário vigente, estimulando o diálogo entre regulados e usuários. Parágrafo único. A Proposta Apoiada: I - poderá ser utilizada por todas as administrações portuárias que estiverem: a) plenamente aderentes a esta resolução e àquela que trata da contabilidade regulatória dos portos; b) em dia com os seus compromissos de investimentos, assumidos em contratos, em convênio de delegação ou aprovados no âmbito desta resolução; e II - não se confunde com a revisão extraordinária definida nesta resolução. Art. 33-B. As administrações portuárias poderão apresentar Proposta Apoiada à ANTAQ para: I - incluir modalidades tarifárias de caráter extraordinário e temporário, não superior a cinco anos, para viabilizar a expansão de capacidade ou benfeitorias na área comum do porto; II - estabelecer um ou mais parâmetros da concessão que irão vigorar no quinquênio subsequente a partir da revisão dos parâmetros da concessão seguinte; III - estabelecer novos compromissos relativos à oferta de infraestrutura e serviços portuários não previstos nos contratos de concessão, nos convênios de delegação ou nas deliberações da ANTAQ; e IV - propor, por iniciativa própria ou em comum acordo com o Poder Concedente, obras para ampliação de capacidade do porto organizado, incluindo seus acessos imediatos, não previstas, que não possam ser parcial ou integralmente amortizadas ao longo do prazo da concessão ou da delegação. Art. 33-C. Compete exclusivamente à administração portuária a iniciativa do encaminhamento de propostas apoiadas. Parágrafo único. A Proposta Apoiada, antes de ser encaminhada para a ANTAQ pelas administrações portuárias, deverá ser submetida aos seus usuários. Art. 33-D. Compete à ANTAQ aprovar ou rejeitar a Proposta Apoiada antes de sua implementação, levando em consideração, entre outros: I - todas as resoluções, as práticas da Agência em termos de tarifação e os critérios da ANTAQ nas análises de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental; II - a consecução de investimentos eficientes, alinhados ao planejamento setorial, que aumentem a produtividade ou a capacidade de movimentação do porto organizado; III - o incremento da qualidade e da adequação do serviço na área do porto organizado; IV - os interesses dos usuários e operadores portuários, inclusive daqueles de menor porte; e V - as particularidades de cada contrato de concessão ou convênio de delegação. Parágrafo único. Aplica-se à Proposta Apoiada o rito previsto no art. 18. Art. 33-E. As propostas apoiadas serão apresentadas previamente aos usuários pela administração do porto, com antecedência mínima de trinta dias de sessão deliberativa a ser convocada para tanto. § 1º São considerados usuários do porto, para fins dessa convocação, os: I - exploradores de área com contratos vigentes de exploração portuária; II - operadores portuários pré-qualificados; e III - armadores e as companhias de navegação com linha regular no porto. § 2º Os grupos de usuários mencionados no §1º indicarão membros para representá-los isonomicamente. § 3º A convocação, seu modo de anúncio, local, registros, bem com o quórum mínimo da votação que aprovará as propostas, serão estabelecidos internamente pela administração portuária, o qual poderá levar em conta a movimentação portuária ou a proporção de arrecadação de receitas pelo porto. § 4º Os representantes dos exploradores de áreas poderão apresentar à autoridade portuária projetos com vistas a se tornarem propostas apoiadas, cabendo à administração do porto avaliar o mérito e a conveniência da proposição. § 5º Nas deliberações dos usuários, os representantes dos exploradores de área terão direito ao voto de qualidade. § 6º Caso expressamente requerido pelo Poder Concedente, e quando não implicar prejuízo das demais funções regulatórias, a ANTAQ, se concordar, poderá atuar como mediadora para facilitar o alcance de acordo entre os interessados."

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Instituto Brasileiro de Direito Regulatório - IBDRE	"Art. 33-B. As administrações portuárias poderão apresentar Proposta Apoiada à ANTAQ para: I - estabelecer um ou mais parâmetros da concessão que irão vigorar no quinquênio subsequente a partir da próxima revisão dos parâmetros da concessão; II - estabelecer novos compromissos relativos à oferta de infraestrutura e serviços portuários não previstos nos contratos de concessão, nos convênios de delegação ou nas deliberações da ANTAQ; e III - propor, por iniciativa própria ou em comum acordo com o Poder Concedente, novas obras para ampliação de capacidade ou benfeitorias na área comum do porto organizado, incluindo seus acessos imediatos"	O IBDRE propõe a adequação do art. 33-B da Resolução ANTAQ nº 61/2021. Como justificativa, tem-se um ponto bem direto e relevante. Em sua redação original na minuta, o art. 33-B previa que a Proposta Apoiada poderia ser apresentada para "incluir modalidades tarifárias de caráter extraordinário e temporário, na superior a cinco anos, para viabilizar a expansão de capacidade ou benfeitorias na área comum do porto" (inc. I). Ocorre que a finalidade precípua da Proposta Apoiada é viabilizar a inclusão de novas obrigações e investimentos que originariamente não estavam previstos para serem implementados no Porto Organizado. A instituição de tarifa adicional é apenas uma dentre as possíveis fontes de receita para viabilizar o custeio/amortização dos investimentos contemplados na Proposta Apoiada e não o objeto da Proposta Apoiada em si. Por essa razão, entende-se que a previsão da instituição de tarifa extraordinária e temporária merece ser tratada em dispositivo específico, que trate das formas de custeio novos dos investimentos. Adicionalmente, sugere-se que seja excluída a limitação de cinco anos para o prazo de vigência da tarifa extraordinária e temporária, previsto na redação original do dispositivo. Com efeito, a restrição da remuneração de novos investimentos ao respectivo ciclo tarifário de cinco anos não se justifica, uma vez que o equilíbrio econômico-financeiro deve ser mantido ao longo de todo o contrato de concessão. Além disso, ao restringir substancialmente o prazo para a amortização dos investimentos, tem-se que a limitação poderá se refletir em tarifas mais elevadas e, eventualmente, inviabilizar investimentos que exijam prazo superior a cinco anos.
Instituto Brasileiro de Direito Regulatório - IBDRE	"Art. 25-A. Será cabível o reequilíbrio cautelar do contrato de concessão e arrendamento, cobrindo até 80% (oitenta por cento) do desequilíbrio estimado, desde que esteja presente ao menos um dos seguintes requisitos: I – esteja caracterizado o potencial comprometimento da continuidade da prestação dos serviços ou da solvência da concessionária; II – haja proximidade do encerramento do prazo de vigência do contrato; ou III – o desequilíbrio projetado leve a um impacto, em termos de custos adicionais ou de perda de receita do concessionário, de mais de 5% (cinco por cento). § 1º. A mitigação imediata, de caráter cautelar, poderá adotar, exemplificativamente, os seguintes	O IBDRE propõe a inserção do art. 25-A na Resolução ANTAQ nº 61/2021. Como justificativa, tem-se que um dos grandes problemas dos contratos que têm por objeto a exploração de infraestruturas em geral (não apenas portuárias) é a demora na implementação dos reequilíbrios contratuais. Essa demora acaba gerando prejuízos de difícil recuperação e provocam o agravamento de situações contratuais anômalas. No limite, podem comprometer a execução de investimentos, a prestação dos serviços com qualidade, e a própria financiabilidade dos empreendimentos. Nesse sentido, propõe-se que a Resolução em discussão preveja a figura do reequilíbrio cautelar dos contratos de concessão portuária e de arrendamento. O reequilíbrio cautelar consiste na adoção de medidas de reequilíbrio quando os pressupostos aplicáveis estiverem presentes. Busca-se evitar o agravamento de desequilíbrios graves, que podem comprometer o próprio prosseguimento dos contratos – e que poderiam inclusive expor o poder concedente a arcar com indenizações substanciais. O

	<p>mecanismos, que serão definidos preferencialmente em consenso com a concessionária: I – antecipação, postergação ou cancelamento de investimentos programados; II – suspensão da exigibilidade de pagamentos devidos ao Poder Concedente ou à autarquia responsável pela fiscalização da execução contratual; III – redução de valores devidos ao Poder Concedente ou à autoridade portuária; IV – elevação de tarifa ou outros valores contratualmente devidos à concessionária ou modificação de limitações tarifárias; V – pagamento de valores à concessionária, a título de indenizações, ressarcimentos ou afins; VI – desoneração de encargos previstos no contrato; VII – transferência a uma das partes de custos ou encargos originalmente atribuídos à outra. § 2º. A mitigação imediata de que trata o § 1º deverá observar a competitividade do porto.”</p>	<p>reequilíbrio cautelar é objeto da Resolução 19/2023 da Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI) do Estado de São Paulo, publicada em 31 de maio de 2023. A novidade foi muito bem recebida pelos especialistas. O reequilíbrio cautelar encontra eficiência na garantia da boa execução dos serviços públicos e no incentivo de investimentos ao setor. Em contratos de longo prazo, são recorrentes a existência de impactos (tributários, logísticos e tecnológicos, por exemplo) que impactam na matriz de risco alocada para cada parte. Permitir a possibilidade de mecanismos para um reequilíbrio cautelar impedem prejuízos decorrentes dos impactos advindos do tempo de negociação e tramitação dos pleitos de revisão contratual por reequilíbrio. A perspectiva cautelar mitiga o risco de continuidade de contrato cuja perspectiva econômica impeça uma imediata e sadia continuidade na prestação dos serviços. Assim, é permitido estancar gargalos financeiros de forma célere, sem colocar em xeque o efetivo processo de avaliação técnico dos ajustes econômicos necessários, alcançando da melhor forma o dever da Administração Pública em mitigação dos próprios prejuízos. Não se busca aqui uma conclusão célere e açodada dos pleitos de revisão, mas tão somente o desenvolvimento de mecanismos cautelares que permitam a adoção de medidas para garantir a efetividade de futuro e eventual reequilíbrio. Até porque reequilíbrios a partir do fluxo de caixa marginal são sabidamente morosos. Com isso, seguindo o bom exemplo da Resolução 19/2023 da Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI) do Estado de São Paulo, será permitida a previsão de instrumento para a adoção de medidas discricionárias ao Poder Concedente (mas com incidência vinculada) e com grande valia para a previsibilidade de investimentos privados. Entende-se que essa figura é plenamente compatível com as concessões de portos públicos. Daí a proposta ora apresentada.</p>
<p>Petróleo Brasileiro S.A.</p>	<p>Art. 33-A. A Proposta Apoiada é instrumento regulado pela ANTAQ , que permite que novos parâmetros de equilíbrio-econômico das administrações portuárias sejam apresentados diretamente pelas partes envolvidas, ao longo do período contratual ou do ciclo tarifário vigente, estimulando o diálogo entre regulados e usuários. Parágrafo único. A Proposta Apoiada: I - poderá ser utilizada por todas as administrações portuárias que estiverem: a) plenamente aderentes a esta resolução e àquela que trata da contabilidade regulatória dos portos; b) em dia com os seus compromissos de investimentos, assumidos em contratos, em convênio de delegação ou aprovados no âmbito desta resolução; e II - não se confunde com a revisão extraordinária definida nesta resolução. III- Não poderá gerar impacto financeiro para os usuários do porto não beneficiados diretamente pela Proposta Apoiada. Art. 33-E. As propostas apoiadas serão apresentadas previamente aos usuários pela administração do porto, com antecedência mínima de trinta dias de sessão deliberativa a ser convocada para tanto. § 1º São considerados usuários do porto, para fins dessa convocação, os: I - exploradores de área com contratos vigentes de exploração portuária; II - operadores portuários pré-qualificados; e III - armadores e as companhias de navegação com linha regular no porto.</p>	<p>Garantir que os investimentos que não beneficiem determinados usuários gerem impactos financeiros onerando a operação dos mesmos.</p>
<p>ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres</p>	<p>Art. 33-C. Compete exclusivamente à administração portuária a iniciativa da encaminhamento de propostas apoiadas. § 1º A Proposta Apoiada, antes de ser encaminhada para a ANTAQ pelas administrações portuárias, deverá ser submetida aos seus usuários. § 2º. A validade da proposta apoiada está condicionada à aprovação mínima de 2/3 dos agentes atuantes do complexo portuário objeto</p>	<p>Com o devido respeito ao trabalho da Agência, a Abratec propõe a criação do “§ 2º” no art. 33-C da Minuta, a fim de estabelecer um quórum mínimo de 2/3 para aprovação da Proposta Apoiada. Cumpre destacar a importância desta proposta de estabelecer o quórum a nível normativo: a proposta apoiada, como o próprio nome do instituto esclarecer, tem iniciativa por parte da Autoridade Portuária com apoio de interessados. Para assegurar isonomia na oitiva dos interessados e segurança jurídica (regras claras) para o uso do instituto, a Abratec sugere o estabelecimento do quórum mínimo pela Agência. Tal proposta converge com</p>

	<p>de Proposta Apoiada, incluindo exploradores de instalações portuárias e detentores de contrato de adesão instalados em área adjacente ao porto organizado. – Art. 33-E. As propostas apoiadas serão apresentadas previamente aos usuários pela administração do porto, com antecedência mínima de quarenta e cinco dias de sessão deliberativa a ser convocada para tanto, após ampla divulgação das informações relacionadas à proposta apoiada, listados no art. 33-F desta norma ou aquele que o substituir futuramente. § 1º São considerados interessados pela administração portuária, para fins dessa convocação, os: I - exploradores de área com contratos vigentes de exploração portuária; II - operadores portuários pré-qualificados; III - armadores e as companhias de navegação com linha regular no porto; e IV – detentores de contrato de adesão que utilizem infraestrutura do porto ou operem em área adjacente ao porto.</p>	<p>a ideia de qualidade da atividade e efetividade dos direitos dos usuários (cf. Art. 3, II, Lei nº 12.815/13.). Isso impede que uma minoria seja responsável pela mudança de parâmetros, investimentos, tarifas e outras alterações viáveis, sem a anuência da maioria dos demais integrantes do Complexo Portuário. Vale ressaltar que a proposta apoiada tem condão de, inclusive, gerar aumentos expressivos de tarifas portuárias, o que impacta diretamente a competitividade do porto e a modicidade de tarifas. Ademais, a Abratec propõe uma alteração ao art. 33-E da Minuta para prever um período mínimo de divulgação de quarenta e cinco dias, semelhante ao prazo mínimo das audiências públicas promovidas pela Antaq, incluindo TUPs como interessados. A Abratec parabeniza os esforços desta Agência Reguladora em regras claras para a discussão sobre proposta apoiada, com especial enfoque para a diálogo entre os interessados. Sabe-se que o processo decisório, com diretrizes de transparência e participação social efetiva, são essenciais para dar legitimidade e validade às deliberações. Nesse sentido, vale destacar a Lei das Agências: a norma estabelece um processo guiado pelas melhores práticas e, no caso concreto, pode servir de diretriz para a proposta apoiada: nesse sentido, a Associação propõe um período mínimo de divulgação da proposta apoiada por quarenta e cinco dias, cf. art. 9º, §2º da Lei 13.848/2019. O prazo proposto é idôneo pois (i.) permite a ampla e aberta divulgação do material relacionado à sessão deliberativa, (ii.) está alinhado às melhores práticas de transparência, já adotado por todas as agências reguladoras do país, e (iii.) viabiliza que os grupos impactados possam se organizar o suficiente ou tenham condições de manifestar suas opiniões. Em acréscimo, sugere-se que a lista de apoiadores inclua também os detentores de contrato de adesão que figurem como interessados, vez que os autorizatários são legitimados quando utilizam infraestrutura do porto organizado e/ou são impactados pela proposta.</p>
<p>Associação de Terminais Portuários Privados</p>	<p>[PARTE 1] Sugestões de alterações/inclusões: Art. 33-A. A Proposta Apoiada é instrumento regulado pela ANTAQ, que permite que novos parâmetros de equilíbrio-econômico das administrações portuárias sejam apresentados diretamente pelas partes envolvidas, incluindo exploradores de instalações portuárias e detentores de contrato de adesão, ao longo do período contratual ou do ciclo tarifário vigente, estimulando o diálogo entre regulados e interessados. Art. 33-B. As administrações portuárias, em conjunto com exploradores de instalações portuárias e detentores de contrato de adesão que utilizem infraestrutura do porto organizado, poderão apresentar Proposta Apoiada à ANTAQ para: I - incluir modalidades tarifárias de caráter extraordinário e temporário, não superior a cinco anos, para viabilizar a expansão de capacidade ou benfeitorias na área comum do porto; Art. 33-C. Compete à administração portuária em conjunto com detentores de contrato de adesão e/ou exploradores de instalações portuárias a iniciativa do encaminhamento de propostas apoiadas. §1º A Proposta Apoiada, antes de ser encaminhada para a ANTAQ pelas administrações portuárias, deverá ser submetida aos seus usuários. § 2º. A validade da proposta apoiada está condicionada à aprovação mínima de 2/3 dos agentes atuantes do complexo portuário objeto de Proposta Apoiada, incluindo exploradores de instalações portuárias e detentores de contrato de adesão instalados em área adjacente ao porto organizado.</p>	<p>Justificativa para alteração do art. 33-A: A ATP parabeniza os esforços desta Agência Reguladora em promover o debate público sobre os normativos em questão e sugere respeitosamente a inclusão de termo que aclara a conceituação do mecanismo de proposta apoiada, como também a inserção dos exploradores de instalações portuárias e detentores de contrato de adesão como agentes legítimos para utilizarem esse instrumento. Essa alteração tem como objetivo é estimular diálogo entre regulados e interessados, tais como arrendatários dentro da área do porto organizado, exploradores de instalação portuária e detentores de contrato de adesão que utilizem infraestrutura do porto. Justificativa para alteração do art. 33-B: A ATP parabeniza os esforços desta Agência Reguladora em promover o debate público sobre os normativos em questão e sugere respeitosamente a alteração tão somente para viabilizar que a iniciativa da Proposta Apoiada seja um instrumento a ser utilizado pelas Administrações com apoio dos exploradores de instalações portuárias e detentores de contratos de adesão, em prol da ampliação, modernização, otimização e desenvolvimento da exploração portuária. A Associação considera importante possibilitar que a Proposta Apoiada possa ser apresentada também pelos exploradores de instalações portuárias e detentores de contrato de adesão, sem limitar essa iniciativa à Autoridade Portuária, já que o propósito desse instrumento é permitir que os participantes de mercado dialoguem com o Regulador, observando o princípio “constructive engagement”. Além disso, os participantes do mercado (tais como as concessionárias, os autorizatários e os exploradores de instalações portuárias) possuem interesse direto nas alterações de parâmetro contratual, tarifários, financeiros e/ou operacionais do Porto Organizado. Logo, a possibilidade de participação direta dos Regulados é saudável e viabilizará a continuidade e desenvolvimento da exploração portuária pelos terminais portuários privados. Justificativa para alteração do art. 33-C e §1º: A ATP parabeniza os esforços desta Agência Reguladora em promover o debate público sobre os normativos em questão e sugere respeitosamente a exclusão do termo “exclusivamente” e a inclusão de detentores de contrato de adesão e/ou exploradores de instalações portuárias como partes legítimas para encaminharem propostas apoiadas à Antaq. Isso porque o aludido mecanismo regulatório tem o intuito de permitir que os participantes de mercado dialoguem com o Regulador, observando o princípio “constructive engagement”. Além disso, os participantes do mercado, tais como as</p>

		<p>concessionárias e os exploradores de instalações portuárias, possuem mais informações que o regulador sobre as características da infraestrutura e operação e, por conseguinte, são capazes de alcançar arranjos superiores à regulação. Logo, a possibilidade de participação direta dos Regulados é saudável e viabilizará a continuidade e desenvolvimento da exploração portuária pelos terminais portuários privados. Justificativa para inclusão do § 2º no art. 33-C: A ATP parabeniza os esforços desta Agência Reguladora em promover o debate público sobre os normativos em questão e sugere respeitosamente a inclusão de um § 2º. Essa proposta é necessária para que não só um agente (ou uma minoria) seja responsável pela mudança de parâmetros, investimentos, tarifas e outras alterações viáveis, via Proposta Apoiada em questão, sem a anuência dos demais integrantes.</p>
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABTL	<p>Art. 33-D. A Proposta Apoiada deverá ser instruída com projetos, soluções e estudos de engenharia suficientes para identificação precisa da obra, incluindo equipamentos, materiais, prazo de construção entre outros pontos de relevo para caracterização do investimento e gastos, bem como estudos necessários para precificação e para projeção de amortização desse valor ao longo do prazo remanescente da concessão ou do convênio de delegação, destacando-se o valor não amortizado. Parágrafo único. (mantida a redação); Art. 33-E. As propostas Apoiadas serão apresentadas previamente às Partes Interessadas pela administração do porto, com antecedência mínima de trinta dias de sessão deliberativa a ser convocada para tanto. § 1º São considerados Partes Interessadas, para fins dessa convocação, os:(redação mantida) § 2º Os grupos de usuários mencionados no §1º indicarão membros para representá-los isonômica e, podendo ser representados em conjunto por associações de classe devidamente constituídas. § 3º A convocação, seu modo de anúncio, local, registros, bem com o quórum mínimo da votação que aprovará as propostas, serão estabelecidos internamente pela administração portuária, o qual poderá levar em conta a movimentação portuária ou a proporção de arrecadação de receitas pelo porto. § 4º Os representantes dos exploradores de áreas poderão apresentar à autoridade portuária projetos com vistas a se tornarem propostas apoiadas, cabendo à administração do porto avaliar o mérito e a conveniência da propositura. § 5º Nas deliberações dos usuários, os representantes dos exploradores de área terão direito ao voto de qualidade. § 6º Caso expressamente requerido pelo Poder Concedente, e quando não implicar prejuízo das demais funções regulatórias, a ANTAQ, se concordar, poderá atuar como mediadora para facilitar o alcance de acordo entre os interessados.</p>	<p>Ajuste da ordem dos artigos para fins de clareza. Ajuste da redação dos artigos para fins de clareza, removendo redundâncias e ambiguidades. O procedimento de consulta prévia às Partes Interessadas deve permitir contribuições acerca do potencial impacto, que deverão ser consideradas pelo poder concedente ao longo do procedimento de repactuação baseado em Proposta Apoiada.</p>
JUSTEN, PEREIRA, OLIVEIRA E TALAMINI - SOCIEDADE DE ADVOGADOS	<p>5ª Contribuição: ajustar a redação do art. 33-A, Parágrafo Único, I, b, nos seguintes termos: "Art. 33-A. [...] Parágrafo único. A Proposta Apoiada: I - poderá ser utilizada por todas as administrações portuárias que estiverem: [...] b) em dia com os seus compromissos de investimentos, assumidos em contratos, em convênio de delegação ou aprovados no âmbito desta resolução, salvo se o atraso ou descumprimento não decorrer de culpa exclusiva da administração portuária; e [...]” 6ª Contribuição: incluir o inciso III</p>	<p>Justificativas à 5ª Contribuição. O intuito da contribuição é aprimorar a redação da norma e eliminar eventuais dúvidas em sua aplicação. Isto porque há casos em que o atraso de cronograma de investimentos decorre de questões que não estão sob o controle da Concessionária e que são previstos no próprio Contrato de Concessão como hipóteses de isenção de sua responsabilidade (por exemplo, atrasos nos processos de licenciamento ambiental imputáveis ao Poder Público). Justificativas à 6ª Contribuição. O trecho sugerido é baseado em cláusula do contrato de concessão do Porto de Vitória e Vila Velha (cláusula 20.5). O intuito da contribuição é aprimorar a redação da norma e eliminar eventuais dúvidas em sua aplicação. A proposta apoiada não cria a necessidade de aditar o contrato de concessão,</p>

	<p>ao Parágrafo Único do art. 33-A, da Resolução 61/2021, nos seguintes termos: "Art. 33-A. [...] Parágrafo único. A Proposta Apoiada: [...] III - enquanto vigente, prevalece sobre os dispositivos contratuais que disciplinam as restrições à tarifação e os parâmetros que compõem a revisão dos parâmetros da concessão, no que couber, tendo em vista o escopo da proposta." 7ª Contribuição: incluir o Parágrafo Único ao art. 33-B, da Resolução 61/2021, nos seguintes termos: "Art. 33-B. [...] Parágrafo Único. Será permitida a apresentação de Proposta Apoiada envolvendo mais de um período de 5 (cinco) anos caso fique demonstrada a necessidade de prazo mais longo para viabilizar o acordo." 8ª Contribuição: ajustar o art. 33-D, IV, da Resolução 61/2021, nos seguintes termos: "Art. 33-D. Compete à ANTAQ aprovar ou rejeitar a Proposta Apoiada antes de sua implementação, levando em consideração, entre outros: [...] IV - os interesses dos usuários e operadores portuários diretamente afetados, inclusive daqueles de menor porte; e [...]"</p>	<p>por exemplo, mas seu conteúdo deve prevalecer sobre o contrato de concessão enquanto estiver vigente. Entende-se que uma norma clara a esse respeito contribui para que haja maior segurança jurídica. Justificativas à 7ª Contribuição. Embora seja possível prever regra tal como a ora proposta em cada contrato de concessão, é conveniente que a resolução contenha disposição a esse respeito. A contribuição ora apresentada serve para permitir no plano normativo que haja situações em que um único período de cinco anos não será suficiente para executar o projeto objeto de proposta apoiada. Para situações como esta, a previsão ora sugerida permite maior flexibilidade, aumentando a potencialidade do instrumento da Proposta Apoiada. Justificativas à 8ª Contribuição. A sugestão pretende racionalizar o procedimento de proposição de proposta apoiada, na medida em que não faz sentido considerar interesses de agentes que não serão afetados pela proposta. A exigência excessivamente aberta, de considerar os interesses dos usuários e operadores do Porto em geral, pode inviabilizar ou ao menos dificultar sobremaneira a utilização do instituto de proposta apoiada. Buscar a manifestação dos diversos participantes pode gerar complexidade, custos e demoras desnecessários, além de permitir que o projeto seja paralisado por interesses escusos ou utilizado como instrumento de pressão em face da concessionária.</p>
GRI CLUB	<p>Art. 33-A. A Proposta Apoiada é instrumento regulado pela ANTAQ, que permite que novos investimentos, com VPL neutralizado, que não diminua a obrigação de investimentos e/ou reflita direta ou indiretamente em redução de tarifa a serem pagas pela concessionária prevista no contrato, sejam realizados pelas autoridades portuárias, ao longo do período contratual ou do ciclo tarifário vigente, estimulando o diálogo entre regulados e usuários. Parágrafo Primeiro. A Proposta Apoiada: I - poderá ser utilizada por todas as administrações portuárias que estiverem: a) plenamente aderentes a esta resolução e àquela que trata da contabilidade regulatória dos portos; b) em dia com os seus compromissos de investimentos, assumidos em contratos, em convênio de delegação ou aprovados no âmbito desta resolução; c) não tenha nenhum débito ou em discussão administrativa e/ou judicial sobre rubrica devida decorrente de obrigação prevista no contrato de concessão; e II - não se confunde com a revisão extraordinária definida nesta resolução. Parágrafo Segundo: Não se aplica a proposta apoiada as medidas aplicadas pelo Poder Concedente nos casos de reequilíbrio econômico-financeiro. Parágrafo Terceiro: Na hipótese da proposta apoiada apresentar, comprovadamente, VPL negativo e, sendo considerado pelo Poder Concedente, após análise técnica, a necessidade do investimento, poderá a proposta apoiada ser autorizada a majorar a tarifa portuária praticada, respeitada a regra do exercício seguinte e sem que seja considerado como direito a reequilíbrio econômico-financeiro nos termos da norma. De forma oposta, em casos de VPL positivo, tais tarifas poderão ser reduzidas para que o VPL atinja o valor zero. Art. 33-B. [...] I - incluir modalidades tarifárias de caráter extraordinário e temporário, não superior a cinco anos, para viabilizar a expansão de capacidade ou</p>	<p>A Proposta Apoiada é instrumento regulado pela ANTAQ, que permite que novos parâmetros de equilíbrio-econômico das administrações portuárias sejam apresentados diretamente pelas partes envolvidas, ao longo do período contratual ou do ciclo tarifário vigente, estimulando o diálogo entre regulados e usuários, exceto nos itens expressamente constantes no edital, que terão prazo de 2 (dois) anos para serem apresentadas propostas apoiadas mediante estudo técnico que suporte o pleito e justifique a alteração do edital. Sugestão de adição no Art. 33-A: Deixar esclarecido que a Proposta Apoiada não deve ser utilizada para gerar ganhos e não deve diminuir os demais compromissos assumidos no contrato. Sugestão de adição do parágrafo 2º: objetivo de deixar claro os conceitos - Reequilíbrio tem relação com desequilíbrio contratual vs matriz de risco dos projetos, com base nas obrigações das concessões, já a Proposta Apoiada, tem a ver com novos investimentos, desde que aprovados pelos usuários, para a melhoria da infraestrutura portuária comum. Sugestão de adição do parágrafo 3º: a proposta apoiada poderia ter VPL&lt;0. Porém, caso haja consenso entre os usuários sobre os benefícios da proposta apoiada, este poderia implicar em aumento das tarifas portuárias. Inclusão no Art. 33-B: Limitar a criação de novas tarifas para aplicação no exercício do ano seguinte, garantindo que os terminais não sejam onerados sem previsibilidade.</p>

	benfeitorias na área comum do porto a serem aplicadas no próximo exercício; [...]	
ANUT - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE DE CARGA	Ainda na Seção no caput do novo Art. 33-E estender citado o citado prazo de trinta dias de antecedência de apresentação de proposta para sessenta dias. Incluir um novo inciso no § 1º com o seguinte texto: Ainda na Seção no caput do novo Art. 33-E estender citado o citado prazo de trinta dias de antecedência de apresentação de proposta para sessenta dias. ... IV - embarcadores donos ou consignatários das cargas movimentadas ou armazenadas no porto ou arrendamentos.	Quanto ao novo inciso previsto, entendemos como fundamental a inclusão dos donos ou consignatários que são os usuários naturais do porto e até a razão maior da sua existência. Sem carga não há porto. É de se esperar que uma Proposta envolva detalhada avaliação, então sugere-se um prazo mais elástico de sessenta dias para o trabalho envolvido.
ANUT - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE DE CARGA	Acrescer na nova Seção V um novo Artigo prevendo que toda nova Proposta Apoiada deve ser objeto de uma Consulta Pública ou Audiência Pública prévia antes da sua vigência.	Uma Proposta Apoiada, mesmo que trazendo investimentos ao porto, geralmente trará um aumento tarifário (ainda que temporário) com implicações nos custos dos embarcadores donos ou consignatários de cargas. Assim sendo, sua implantação deve ser previamente discutida com a sociedade e todos agentes interessados.
PETROBRAS TRANSPORTES S.A.	<p>Art. 33-A. A Proposta Apoiada é instrumento regulado pela ANTAQ, que permite que novos parâmetros de equilíbrio-econômico das administrações portuárias sejam apresentados diretamente pelas partes envolvidas, incluindo exploradores de instalações portuárias, detentores de contrato de adesão e detentores de contrato de passagem, ao longo do período contratual ou do ciclo tarifário vigente, estimulando o diálogo entre regulados e interessados. Parágrafo único. A Proposta Apoiada: I - poderá ser utilizada por todas as administrações portuárias que estiverem:a) plenamente aderentes a esta resolução e àquela que trata da contabilidade regulatória dos portos; b) em dia com os seus compromissos de investimentos, assumidos em contratos, em convênio de delegação ou aprovados no âmbito desta resolução;II - não se confunde com a revisão extraordinária definida nesta resolução. Art. 33-B. As administrações portuárias, em conjunto com exploradores de instalações portuárias, detentores de contrato de adesão e de contratos de passagem que utilizem infraestrutura do porto organizado, poderão apresentar Proposta Apoiada à ANTAQ para: I - incluir modalidades tarifárias de caráter extraordinário e temporário, não superior a cinco anos, para viabilizar a expansão de capacidade ou benfeitorias na área comum do porto; Art. 33-C. Compete à administração portuária, em conjunto com detentores de contrato de adesão, contratos de passagem e/ou exploradores de instalações portuárias, a iniciativa do encaminhamento de propostas apoiadas. Parágrafo único. A Proposta Apoiada, antes de ser encaminhada para a ANTAQ pelas administrações portuárias, deverá ser submetida aos seus usuários. § 2º. A validade da proposta apoiada está condicionada à aprovação mínima de 2/3 (dois terços) dos agentes atuantes do complexo portuário objeto da Proposta Apoiada, incluindo exploradores de instalações portuárias, detentores de contrato de adesão e de contrato de passagem.</p>	<p>33 -A: Sugere-se a inclusão dos Terminais Privados e de outras instalações não classificadas como Terminais Aquaviários pela ANTAQ, mas que possuem relação com o porto por meio dos contratos de passagem. Com isso entende-se que as empresas mais afetadas pela proposta estarão contempladas e haverá estímulo ao diálogo entre as partes. 33 - B Sugere-se que a Proposta Apoiada seja um instrumento a ser utilizado pelas Administrações com apoio dos entes mais impactados, sejam eles exploradores de instalações portuárias, detentores de contratos de adesão e os detentores de contratos de passagem, que, apesar de não serem classificados como Terminais Aquaviários Privados pela ANTAQ, se utilizam dos serviços portuários 33-C Sugere-se a exclusão do termo "exclusivamente" e a inclusão de detentores de contrato de adesão, contratos de passagem e/ou exploradores de instalações portuárias pois entende-se que esses são partes legítimas para encaminhamento de propostas apoiadas à ANTAQ ainda que em conjunto com a administração portuária A sugestão de uma aprovação mínima visa evitar que uma minoria decida sobre mudanças que causam impactos para todos os exploradores portuários, detentores de contrato de adesão e contrato de passagem.</p>
Instituto Brasileiro de Direito Regulatório - IBDRE	O IBDRE propõe a inserção do seguinte dispositivo na Resolução ANTAQ nº 61/2021: "Art. 25-A. Será	Como justificativa, tem-se que um dos grandes problemas dos contratos que têm por objeto a exploração de infraestruturas em geral (não apenas portuárias) é a demora

cabível o reequilíbrio cautelar do contrato de concessão e arrendamento, cobrindo até 80% (oitenta por cento) do desequilíbrio estimado, desde que esteja presente ao menos um dos seguintes requisitos: I – esteja caracterizado o potencial comprometimento da continuidade da prestação dos serviços ou da solvência da concessionária; II – haja proximidade do encerramento do prazo de vigência do contrato; ou III – o desequilíbrio projetado leve a um impacto, em termos de custos adicionais ou de perda de receita do concessionário, de mais de 5% (cinco por cento). § 1º. A mitigação imediata, de caráter cautelar, poderá adotar, exemplificativamente, os seguintes mecanismos, que serão definidos preferencialmente em consenso com a concessionária: I – antecipação, postergação ou cancelamento de investimentos programados; II – suspensão da exigibilidade de pagamentos devidos ao Poder Concedente ou à autarquia responsável pela fiscalização da execução contratual; III – redução de valores devidos ao Poder Concedente ou à autoridade portuária; IV – elevação de tarifa ou outros valores contratualmente devidos à concessionária ou modificação de limitações tarifárias; V – pagamento de valores à concessionária, a título de indenizações, ressarcimentos ou afins; VI – desoneração de encargos previstos no contrato; VII – transferência a uma das partes de custos ou encargos originalmente atribuídos à outra. § 2º. A mitigação imediata de que trata o § 1º deverá observar a competitividade do porto.”

na implementação dos reequilíbrios contratuais. Essa demora acaba gerando prejuízos de difícil recuperação e provocam o agravamento de situações contratuais anômalas. No limite, podem comprometer a execução de investimentos, a prestação dos serviços com qualidade, e a própria financiabilidade dos empreendimentos. Nesse sentido, propõe-se que a Resolução em discussão preveja a figura do reequilíbrio cautelar dos contratos de concessão portuária e de arrendamento. O reequilíbrio cautelar consiste na adoção de medidas de reequilíbrio quando os pressupostos aplicáveis estiverem presentes. Busca-se evitar o agravamento de desequilíbrios graves, que podem comprometer o próprio prosseguimento dos contratos – e que poderiam inclusive expor o poder concedente a arcar com indenizações substanciais. O reequilíbrio cautelar é objeto da Resolução 19/2023 da Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI) do Estado de São Paulo, publicada em 31 de maio de 2023. A novidade foi muito bem recebida pelos especialistas. O reequilíbrio cautelar encontra eficiência na garantia da boa execução dos serviços públicos e no incentivo de investimentos ao setor. Em contratos de longo prazo, são recorrentes a existência de impactos (tributários, logísticos e tecnológicos, por exemplo) que impactam na matriz de risco alocada para cada parte. Permitir a possibilidade de mecanismos para um reequilíbrio cautelar impedem prejuízos decorrentes dos impactos advindos do tempo de negociação e tramitação dos pleitos de revisão contratual por reequilíbrio. A perspectiva cautelar mitiga o risco de continuidade de contrato cuja perspectiva econômica impeça uma imediata e sadia continuidade na prestação dos serviços. Assim, é permitido estancar gargalos financeiros de forma célere, sem colocar em xeque o efetivo processo de avaliação técnico dos ajustes econômicos necessários, alcançando da melhor forma o dever da Administração Pública em mitigação dos próprios prejuízos. Não se busca aqui uma conclusão célere e açodada dos pleitos de revisão, mas tão somente o desenvolvimento de mecanismos cautelares que permitam a adoção de medidas para garantir a efetividade de futuro e eventual reequilíbrio. Até porque reequilíbrios a partir do fluxo de caixa marginal são sabidamente morosos. Com isso, seguindo o bom exemplo da Resolução 19/2023 da Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI) do Estado de São Paulo, será permitida a previsão de instrumento para a adoção de medidas discricionárias ao Poder Concedente (mas com incidência vinculada) e com grande valia para a previsibilidade de investimentos privados. Entende-se que essa figura é plenamente compatível com as concessões de portos públicos. Daí a proposta ora apresentada.

Total de contribuições do dispositivo: 12

(CONTINUAÇÃO O ARTIGO ANTERIOR) Acrescer a Seção V no Capítulo III do Título III da na Resolução ANTAQ nº 61, de 11 de novembro de 2021, da seguinte forma: "Art. 33-F. A Proposta Apoiada deverá ser instruída com projetos, soluções e estudos de engenharia suficientes para identificação precisa da obra, incluindo equipamentos, materiais, prazo de construção entre outros pontos de relevo para caracterização do investimento e gastos, bem como estudos necessários para precificação e para projeção de amortização desse valor ao longo do prazo remanescente da concessão ou do convênio de delegação, destacando-se o valor não amortizado. Parágrafo único. As proposições informarão no mínimo: I - o descritivo e o projeto básico; II - os valores estimados a serem investidos dentro do porto, com cronograma físico-financeiro, por trimestres; III - outras modalidades tarifárias impactadas pela proposta, e sua variação percentual, incluindo simulações das operações; IV - o horizonte temporal de retorno de investimento, bem como análise do impacto no equilíbrio econômico da autoridade portuária ou do contrato de concessão; V - por quanto tempo irá vigorar a inclusão de tarifa; e VI - a aderência ao disposto no art. 33-D."

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 33-F. A Proposta Apoiada deverá ser instruída com projetos, soluções e estudos de engenharia suficientes para identificação precisa da obra, incluindo equipamentos, materiais, prazo de construção entre outros pontos de relevo para caracterização do investimento e gastos, bem como estudos necessários para precificação e para projeção de amortização desse valor ao longo do prazo remanescente da concessão ou do convênio de delegação, indicando os usuários impactados positiva ou negativamente pela proposta, destacando-se o valor não amortizado. Parágrafo único. As proposições informarão no mínimo: I - o descritivo e o projeto básico; II - os valores estimados a serem investidos dentro do porto, com cronograma físico-financeiro, por trimestres; III -	Garantir que os investimentos que não beneficiem determinados usuários gerem impactos financeiros onerando a operação dos mesmos.

	<p>outras modalidades tarifárias impactadas pela proposta, e sua variação porcentual, incluindo simulações das operações; IV - o horizonte temporal de retorno de investimento, bem como análise do impacto no equilíbrio econômico da autoridade portuária ou do contrato de concessão; V - por quanto tempo irá vigorar a inclusão de tarifa; e VI - a aderência ao disposto no art. 33-D; VII – indicação dos usuários impactados positiva ou negativamente pela proposta.</p>	
<p>Associação de Terminais Portuários Privados</p>	<p>[PARTE 2] Sugestões de alterações/inclusões: Art. 33-D. IV - os interesses dos usuários e operadores portuários, inclusive daqueles de menor porte, e detentores de contrato de adesão instalados em áreas adjacentes ao porto organizado; e Art. 33-E. As propostas apoiadas serão apresentadas previamente aos usuários pela administração do porto, com antecedência mínima de quarenta e cinco dias da sessão deliberativa a ser convocada para tanto, após ampla divulgação das informações, estudos e dados sobre a proposta apoiada, listados no art. 33-F desta norma ou aquele que o substituir futuramente. § 1º São considerados interessados no porto, para fins dessa convocação, os: I - exploradores de instalações portuárias e detentores de contrato de adesão para exploração de área fora da poligonal de porto organizado; [...] § 3º A convocação, seu modo de anúncio, local e registros serão estabelecidos internamente pela administração portuária, o qual poderá levar em conta a movimentação portuária ou a proporção de arrecadação de receitas pelo porto. § 4º Os representantes dos exploradores de áreas e detentores de contrato de adesão de áreas adjacentes ao porto organizado poderão apresentar à autoridade portuária projetos com vistas a se tornarem propostas apoiadas. § 5º Nas deliberações dos usuários, os representantes dos exploradores e detentores de contrato de adesão relacionados à área terão direito ao voto de qualidade.</p>	<p>Justificativa para inclusão do inciso IV no art. 33-D: A ATP parabeniza os esforços desta Agência Reguladora em promover o debate público sobre os normativos em questão e propõe a alteração tão somente para viabilizar que a iniciativa da Proposta Apoiada seja um instrumento a ser utilizado pelas Administrações em atenção aos interesses de usuários, exploradores de instalações portuárias e detentores de contratos de adesão, em prol da ampliação, modernização, otimização e desenvolvimento da exploração portuária, de modo a garantir segurança jurídica em relação a instalações já atuantes dentro e fora do porto organizado. Justificativa para alteração do art. 33-E: A ATP parabeniza os esforços desta Agência Reguladora em promover o debate público sobre os normativos em questão e propõe um período mínimo de divulgação da proposta apoiada por quarenta e cinco dias, semelhantemente ao prazo mínimo de audiências públicas iniciadas pela Antaq. Trata-se de prazo minimamente razoável para viabilizar o estudo do material que embasará a proposta apoiada. Justificativa de alteração do § 1º do art. 33-E: A ATP parabeniza os esforços desta Agência Reguladora em promover o debate público sobre os normativos em questão e sugere respeitosamente a alteração do termo "usuários" pelo termo "interessados", a fim de possibilitar a participação dos terminais portuários privados no rol de interessados do porto. Isso porque apesar de a Tabela 1 ser direcionada ao armador, os autorizatários arcam com os referidos custos tarifários, já que recebem a cobrança repassada pelos armadores, sem qualquer contrapartida em investimento de infraestrutura. Justificativa de alteração do inciso I, do § 1º do art. 33-E: A ATP parabeniza os esforços desta Agência Reguladora em promover o debate público sobre os normativos em questão e sugere respeitosamente a alteração a fim de possibilitar a participação dos terminais portuários privados no rol de usuários do porto, o que proporcionará segurança jurídica ao seu negócio, e viabilizará o desenvolvimento da sua exploração portuária. Justificativa de alteração do § 3º do art. 33-E: A ATP parabeniza os esforços desta Agência Reguladora em promover o debate público sobre os normativos em questão e sugere respeitosamente a exclusão do "quórum mínimo para aprovação": essa medida é necessária para que a regulamentação da Agência estabeleça um quórum mínimo de 2/3 para aprovação. Isso impede que os instrumentos internos da Administração Pública estabeleçam situações limites, tal como: um agente (ou uma minoria) seja responsável pela mudança de parâmetros, investimentos, tarifas e outras alterações viáveis, via Proposta Apoiada em questão, sem a anuência dos demais integrantes. Justificativa de alteração do § 4º do art. 33-E: A ATP parabeniza os esforços desta Agência Reguladora em promover o debate público sobre os normativos em questão e sugere respeitosamente a exclusão parcial do § 4º do art. 33-E. Isso porque deve ser possível que os exploradores de instalações portuárias -dentro ou fora do porto organizado – podem ser atores legítimos para iniciar a discussão de proposta apoiada, sem vinculação à avaliação da autoridade portuária, e sim à avaliação da Antaq. Justificativa de alteração do § 5º do art. 33-E: A ATP parabeniza os esforços desta Agência Reguladora em promover o debate público sobre os normativos em questão e sugere respeitosamente a alteração a fim de possibilitar a participação dos terminais portuários privados no rol de usuários do porto, o que proporcionará segurança jurídica ao seu negócio, e viabilizará o desenvolvimento da sua exploração portuária.</p>
<p>ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABTL</p>	<p>Art. 33-F. Compete à ANTAQ analisar e decidir acerca da procedencia ou não da Proposta Apoiada, em conjunto com as contribuições e propostas decorrentes da Sessão Deliberativa</p>	<p>Ajuste da ordem dos artigos para fim de clareza. Inclusão da previsão de consideração pelo poder concedente das contribuições da Sessão Deliberativa.</p>



	<p>prevista no Art. 33-D e levando em consideração, entre outros: I - todas as resoluções, as práticas da Agência em termos de tarifação e os critérios da ANTAQ nas análises de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental; II - a consecução de investimentos eficientes, alinhados ao planejamento setorial, que aumentem a produtividade ou a capacidade de movimentação do porto organizado; III - o incremento da qualidade e da adequação do serviço na área do porto organizado; IV - os interesses das Partes Interessadas, em especial aqueles relatados nas contribuições apresentadas na forma do Art. 33-C; e V - as particularidades de cada contrato de concessão ou convênio de delegação. Parágrafo único. Aplica-se à Proposta Apoiada o rito previsto no art. 18.</p>	
<p>JUSTEN, PEREIRA, OLIVEIRA E TALAMINI - SOCIEDADE DE ADVOGADOS</p>	<p>9ª Contribuição: incluir o “Parágrafo Segundo” ao art. 33-D, renumerando o “Parágrafo Único” para “Parágrafo Primeiro”, nos seguintes termos: “Art. 33-D. [...]. § 1º. [...]. § 2º. A eventual manifestação desfavorável sobre a proposta apoiada pela maioria dos usuários diretamente afetados não impede a sua análise pela ANTAQ.” 10ª Contribuição: ajustar a redação do caput do art. 33-E e a redação do § 2º, suprimir o § 5º (renumerando os §§ seguintes), ajustar a redação do antigo § 6º e incluir um § adicional, nos seguintes termos: “Art. 33-E. As propostas apoiadas serão apresentadas pela administração do porto previamente aos usuários diretamente afetados. [...]. § 2º. A depender da complexidade e/ou da magnitude da proposta, a administração do porto poderá convocar sessão consultiva para discuti-la com representantes dos usuários diretamente afetados. § 3º A convocação, seu modo de anúncio, local, registros, bem com os usuários do porto que serão convocados a participar, serão estabelecidos internamente pela administração portuária, a qual poderá levar em conta a movimentação portuária ou a proporção de arrecadação de receitas pelo porto. [...] § 5º Caso expressamente requerido pelo Poder Concedente ou pela administração do porto, e quando não implicar prejuízo das demais funções regulatórias, a ANTAQ, se concordar, poderá atuar como mediadora para facilitar o alcance de acordo entre os interessados. § 6º A apresentação da proposta não gera decisão vinculativa à ANTAQ.”</p>	<p>Justificativa à 9ª Contribuição. A sugestão pretende deixar ainda mais claro que não há a necessidade de obtenção de apoio da maioria dos usuários afetados – o que já se conclui da previsão do caput do art. 33-D, no sentido de que a ANTAQ levará “em consideração” os interesses dos usuários. Levar em consideração os interesses significa considerá-los efetivamente, e não condicionar a análise da proposta apoiada pela ANTAQ à manifestação favorável pelos usuários. De outro lado, as disposições contratuais pertinentes (de que é exemplo o contrato de concessão do Porto de Vitória e Vila Velha) atribuem à concessionária flexibilidade para a formação de proposta apoiada, justamente porque não estabelecem critérios de participação pelos usuários. Além disso, o art. 33-E, § 3º, da própria minuta de resolução ora colocada em audiência pública atribui à administração do porto ampla liberdade para a obtenção de apoio dos usuários, inclusive quanto aos critérios de participação dos usuários. A contribuição também pretende permitir que a ANTAQ avalie a pertinência de projetos favoráveis ao Porto mesmo quando não apoiados pela maioria dos usuários por questões meramente econômicas. Afinal, nos termos do art. 27, II, da Lei 10.233/2001, cabe à ANTAQ “promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados”. Justificativa à 10ª Contribuição. A sugestão pretende racionalizar o procedimento de proposição de proposta apoiada. A rigor, não há nenhuma previsão legal que determine a necessidade de uma sessão deliberativa de usuários afetados. De outro lado, as disposições contratuais pertinentes (como as do contrato de concessão do Porto de Vitória e Vila Velha) atribuem à concessionária flexibilidade para a formação de proposta apoiada, justamente porque não estabelecem um procedimento de aprovação pelos usuários. Sendo assim, é necessário que as regras estabelecidas pela resolução sejam flexíveis, de modo que o procedimento possa ser ajustado à realidade de cada porto. Além disso, o art. 33-E, § 3º, da própria minuta de resolução ora discutida atribui à administração do porto ampla liberdade para a obtenção de apoio dos usuários, inclusive quanto aos critérios de aprovação da proposta pelos usuários. No que se refere à sugestão de supressão da obrigatoriedade de realização de sessão em todos os casos, deve-se considerar que pode haver propostas apoiadas que interessem a um ou poucos usuários específicos do Porto, ou mesmo cuja complexidade seja reduzida ou, ainda, que tenham um caráter urgente, de modo que impor a necessidade de sessão pública a todos os casos pode inviabilizar ou mesmo criar custos adicionais desnecessários aos projetos. Assim, entende-se que uma norma mais flexível seja salutar para que a figura da proposta apoiada seja mais utilizada.</p>
<p>GRI CLUB</p>	<p>Art. 33-C. Compete exclusivamente à administração portuária a iniciativa da encaminhamento de propostas apoiadas. Parágrafo único. A Proposta Apoiada, antes de ser encaminhada para a ANTAQ pelas administrações portuárias, deverá ser submetida a processo de participação pública aos seus usuários. Art. 33-E. As propostas apoiadas serão apresentadas</p>	<p>Art. 33-C: Para garantir a transparência e a legitimidade da proposta, é fundamental que seja submetida a um processo amplo de participação pública. Isso permitirá que todos os envolvidos e interessados tenham a oportunidade de opinar, apresentar sugestões e contribuir para o aprimoramento da proposta. Art. 33-E: As instalações portuárias devem ser consideradas usuárias. Art. 33-F: Sugestão visa agregar robustez e confiabilidade às Propostas Apoiadas, especialmente no que diz respeito aos custos estimados. Através da inclusão de orçamentos e propostas comerciais</p>

	<p>previamente aos usuários pela administração do porto, com antecedência mínima de trinta dias de sessão deliberativa a ser convocada para tanto. § 1º São considerados usuários do porto, para fins dessa convocação, os: I - exploradores de área com contratos vigentes de exploração portuária; II - operadores portuários pré-qualificados e instalações portuárias; e III - armadores e as companhias de navegação com linha regular no porto.</p> <p>Art. 33-F. A Proposta Apoiada deverá ser instruída com projetos, soluções e estudos de engenharia suficientes para identificação precisa da obra, incluindo equipamentos, materiais, prazo de construção entre outros pontos de relevo para caracterização do investimento e gastos, comprovando a base de valores através de orçamentos e propostas comerciais de equipamentos, quando aplicável, bem como estudos necessários para precificação e para projeção de amortização desse valor ao longo do prazo remanescente da concessão ou do convênio de delegação, destacando-se o valor não amortizado.</p> <p>Parágrafo único. As proposições informarão no mínimo: I - o descritivo e o projeto básico; II - os valores estimados a serem investidos dentro do porto, com cronograma físico-financeiro, por trimestres; III - outras modalidades tarifárias impactadas pela proposta, e sua variação porcentual, incluindo simulações das operações; IV - o horizonte temporal de retorno de investimento, bem como análise do impacto no equilíbrio econômico da autoridade portuária ou do contrato de concessão; V - por quanto tempo irá vigorar a inclusão de tarifa; e VI - a aderência ao disposto no art. 33-D."</p>	<p>de equipamentos.</p>
<p>PETROBRAS TRANSPORTES S.A.</p>	<p>33-D - V - os interesses dos usuários e operadores portuários, inclusive daqueles de menor porte, e dos detentores de contrato de adesão e contratos de passagem instalados em áreas adjacentes ao porto organizado; e ?Art. 33-E. As propostas apoiadas serão apresentadas previamente aos usuários pela administração do porto, com antecedência mínima de 45 (quarenta e cinco) dias úteis de sessão deliberativa a ser convocada para tanto, após ampla divulgação da proposta apoiada com as informações, estudos e dados, listados no art. 33-F desta norma, ou aqueles que o substituírem futuramente. § 1 I- exploradores de instalações portuárias, detentores de contrato de adesão e de contrato de passagem para exploração de área fora da poligonal de porto organizado;" § 4º Os representantes dos exploradores de áreas e detentores de contrato de adesão e contrato de passagem de áreas adjacentes ao porto organizado poderão apresentar à autoridade portuária projetos com vistas a se tornarem propostas apoiadas. § 5º Nas deliberações dos usuários, os representantes dos exploradores de área e detentores de contrato de adesão e contrato de passagem relacionados à área terão direito ao voto de qualidade.</p>	<p>33 D Sugere-se a alteração para incluir demais entes afetados, tais como os detentores do contrato de adesão e contratos de passagem. 33 E Sugere-se prazo compatível com os prazos das consultas públicas para elaboração ou modificação de normativo. Da mesma forma sugere-se que assim como as consultas públicas todo o estudo em que a proposta apoiada se baseia seja compartilhado ao público.; Sugere-se a inclusão dos Terminais Privados e de demais instalações que por meio de contrato de passagem se utilizam da instalação do porto organizado, uma vez que esses podem ser afetados tanto quanto os demais usuários citados. Sugere-se a modificação do parágrafo 4º de forma ser ser possível que os exploradores de instalações portuárias -dentro ou fora do porto organizado – possam ser atores legítimos para iniciar a discussão de proposta apoiada, sem vinculação à avaliação da autoridade portuária, e sim à avaliação da ANTAQ. Sugere -se a alteração no parágrafo 5º a fim de possibilitar a participação dos terminais portuários privados bem como demais instalações que utilizam o serviço portuário por meio de contratos de passagem no rol de usuários do porto, o que traz maior segurança jurídica aos acordos firmados com a administração portuária</p>

"Art. 33-F. A Proposta Apoiada deverá contemplar o valor e o prazo de vigência das tarifas de caráter extraordinário e temporário a serem implementadas para a amortização dos novos compromissos e investimentos. § 1º O prazo de vigência das tarifas de caráter extraordinário e temporário deverá observar o prazo de vigência remanescente do contrato de concessão ou convênios de delegação. § 2º O valor das tarifas de caráter extraordinário e temporário e das demais fontes de custeio será definido de forma que seja nulo o valor presente líquido do fluxo de caixa marginal projetado em razão da inclusão dos novos investimentos, a ser calculado com base nos critérios definidos no contrato de concessão ou, na ausência deste, com base em taxa de retorno adequada para a remuneração do custo do capital investido. § 3º Para assegurar a amortização dos novos compromissos e investimentos sem prejuízo à modicidade tarifária, a Proposta Apoiada poderá contemplar fontes de receita alternativas ou complementares à criação de tarifas de caráter extraordinário e temporário, como, por exemplo: I – extensão do prazo do contrato de concessão; II – antecipação, postergação, alteração ou cancelamento de investimentos programados e encargos previstos no contrato; III – suspensão da exigibilidade de pagamentos devidos ao Poder Concedente ou à autarquia responsável pela fiscalização da execução contratual; IV – redução de valores devidos ao Poder Concedente; V – modificação de limitações tarifárias; ou VI – pagamento direto à concessionária pelo Poder Concedente.".

A minuta de Resolução é omissa no tocante aos mecanismos regulatórios e contratuais a serem adotados para assegurar a amortização dos novos investimentos previstos na Proposta Apoiada. Tendo em vista que, nos termos do art. 33-F da minuta, a Proposta Apoiada deve ser instruída com todos os principais elementos técnicos e econômico-financeiros pertinentes aos novos investimentos, é igualmente recomendável que a autoridade portuária também já indique a fonte de custeio desses novos investimentos por ocasião de sua apresentação. É sabido que em contratos de concessão, a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, inclusive em caso de novos investimentos, pode ser assegurada por diversos instrumentos de alteração dos encargos e vantagens assumidos pela concessionária. Por essas razões, considera-se adequado que a mesma Resolução também preveja os diversos mecanismos que poderão ser considerados pela autoridade portuária na modelagem econômico-financeira da Proposta Apoiada.

**Total de contribuições do dispositivo: 7**