



FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES
CONSULTA PÚBLICA Nº 20/2018 - DE 20/08/2018 a 18/09/2018

NOME: ALTA

- () agente econômico
 () consumidor ou usuário
 (X) representante órgão de classe ou associação
 () representante de instituição governamental
 () representante de órgãos de defesa do consumidor

Consulta Pública sobre a proposta da Resolução que dispõe sobre a obrigatoriedade de apresentação de dados de preços relativos à comercialização de derivados de petróleo, gás natural e biocombustíveis e dá outras providências.

ARTIGO DA MINUTA	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA
	Alteração da Fórmula Paramétrica	<p align="center">POLÍTICA DE PREÇOS DO QUEROSENE DE AVIAÇÃO – QAV Consulta ANP 20/2018.</p> <p>Desde a desregulamentação dos preços do QAV em meados da década de 90 a indústria de aviação vem buscando a oportunidade para o estabelecimento de uma fórmula de precificação adequada para o QAV no Brasil. A política de preços adotada pela Petrobras garante a manutenção do monopólio de fato, já que o monopólio de direito não é permitido pela lei brasileira. A falta de transparência e de regras claras na precificação possibilita que a Petrobras manobre sua estratégia de produção de forma a aumentar seus ganhos com o QAV, utilizando-se de precificação discriminatória contra o setor. Cabe lembrar que o QAV é insumo fundamental para a indústria de aviação, representando até 30% dos custos operacionais de uma empresa aérea.</p> <p>A indústria chegou muito próxima a uma solução no ano de 2003, quando um grupo multidisciplinar liderado pelo governo brasileiro e incluindo a Petrobras editou a resolução CONAC 14/2003, que instituiu um Comitê Técnico com o objetivo de analisar a adequação da política de preços dos combustíveis de aviação. Este Comitê reuniu-se com representantes do Ministério de Minas e Energia, demais Ministérios integrantes do CONAC, representantes do BNDES, da Petrobras e de especialistas indicados pelo setor, que realizou uma avaliação da política de preços praticada para o querosene de aviação e considerou possíveis alternativas.</p> <p>Este grupo chegou a um consenso acerca de diversos aspectos, dentre os quais destacam-se o entendimento de que a política de preços do querosene de aviação no mercado interno deve refletir os preços internacionais, de que não deve haver intervenção direta do governo sobre a liberdade de mercado atualmente vigente, de que na hipótese de alteração da política de preços a mesma deve ocorrer por intermédio da Petrobras, preservando a transparência nos critérios adotados.</p>

Como premissa, acordou-se de que a Petrobras desempenhou e continua a desempenhar importante papel na promoção do desenvolvimento nacional, que o governo não pode renunciar a uma política de preços da Petrobras que busque conciliar objetivos empresariais com os interesses nacionais de promoção do desenvolvimento econômico e social, para os quais os transportes, em especial o aéreo, representam um papel fundamental.

Infelizmente, apesar da importância da indústria de aviação para o turismo, negócios e conectividade do Brasil, a Petrobras vem mantendo uma posição irredutível em mudar a política de preços para querosene de aviação no Brasil. A indústria vem buscando de maneira incansável discutir com a Petrobras sua falta de atuação proativa sobre a necessidade de revisão dos critérios atuais para cálculo dos preços praticados nos aeroportos brasileiros, que quando somamos os custos logísticos e de ICMS chegam aos mais elevados do mundo.

Da análise

A política de preços utilizada pela Petrobras para o querosene de aviação considera a paridade de preços de importação, isto é, estabelece o preço na refinaria, antes da incidência de impostos, com base na cotação média do querosene de aviação praticada no golfo americano (US Gulf), apurada por uma publicação especializada de uso corrente no mercado (Platts), acrescida dos custos de transporte e internação do produto, incluindo impostos como a AFRMM, custo de dutos, despesas com alfândega, despesas portuárias, entre outras. Esta metodologia de precificação do produto representa, em média, 31% de acréscimo sobre o preço do golfo americano.

Destaque-se ainda que a Petrobras é a única produtora em território nacional, e que os preços do petróleo e seus derivados no mercado internacional já incluem uma margem de refino que varia de acordo com a oferta e demanda e não tem ligação com os preços de produção do QAV. Utilizando-se da paridade de importação a Petrobras transforma em margem de lucro o que seria o custo mínimo para um competidor importar o QAV para o Brasil.

A hipótese de importação de querosene de aviação por outras empresas para o mercado brasileiro é meramente teórica, já que a Petrobras pratica o preço máximo do monopolista, valor limite abaixo do qual nenhuma outra empresa teria incentivo para contestar o mercado. Desta forma, a Petrobras desfruta de uma posição que lhe permite excluir qualquer virtual competidor nesse mercado pela simples ameaça de uma pequena redução nos preços que pratica. Em números de hoje a Petrobras importa somente 9% do consumo total do Brasil.

Com dados de 2017 o volume importado em M3, verificamos que as importações não foram provenientes em sua grande maioria do mercado americano, fato este que aumenta ainda mais o ganho da Petrobras pois os mercados aos quais o produto foi importado tem custos menores que o US Gulf, base de preço da suposta fórmula de cálculo utilizada pela Petrobras.

250,224 m3 – USA
226,241 m3 – Kuwait
52,442 m3 – Singapore
50,664 m3 – Saudi Arabia

Total Importado: 579,571 m3 = 8,6%

*Fonte Ministério de Indústria e Comércio

Total Brasil estimado: 6,736,879 m3

Doméstico: 3,595,151 m3

Internacional: 3,141,727 m3

A argumentação da Petrobras em manter os preços com referência a uma paridade de importação baseia-se na manutenção do atual regime de liberdade, assegurando o interesse para outros possíveis importadores em comercializar ou produzir derivados no Brasil. Baseia-se ainda em não interferir em sua rentabilidade e pagamento de dividendos para acionistas (mais de 50% são investidores privados), em não subsidiar o setor aéreo as custas da indústria petrolífera e no risco de desabastecimento, considerando que pode optar pela produção de diesel no lugar do querosene de aviação. Fato que claramente não vem ocorrendo já que devido a rentabilidade do QAV as importações vêm se reduzindo consideravelmente ao longo dos anos chegando a 8,6% do total comercializado no Brasil no ano de 2017, contra quase 30% dez anos atrás.

Por outro lado, a política de preços praticada pela Petrobras para os principais produtos, gasolina e diesel, são, de fato, determinadas pelas condições do mercado brasileiro, as análises dos investidores privados, bem como a rentabilidade da empresa, levando em consideração também as condições do mercado interno e aspectos macroeconômicos, como a pressão que os preços dos combustíveis exercem sobre a inflação. Apesar de seguirem os preços internacionais a interferência é claramente percebida, com um tratamento discriminatório aos combustíveis de aviação em comparação aos combustíveis utilizados em outros meios de transporte.

A incidência dos combustíveis nos custos operacionais das companhias aéreas saltou de cerca de 10 pontos percentuais nos últimos 15 meses para níveis superiores a 30%, resultando em uma transferência líquida de renda do setor e impactando significativamente seus resultados financeiros. Como é sabido, as empresas aéreas não têm como repassar imediatamente estes custos já que as passagens aéreas são vendidas em um mercado futuro e não para uso imediato.

O aumento do preço internacional do petróleo nos últimos anos e a desvalorização do Real fazem com que os preços no mercado nacional tenham sofrido um aumento bastante considerável, exacerbando o cenário acima descrito. Além disto, impostos que incidem na cadeia dos combustíveis de aviação como o ICMS nos Estados são aplicados percentualmente, multiplicando o impacto do aumento dos preços.

Cabe ressaltar a importância do transporte aéreo para o país, e a necessidade de implementar políticas que permitam um maior acesso da população a essa modalidade de transporte, integrando o país, desenvolvendo os negócios e o turismo, buscando o potencial de desenvolvimento econômico que pode ser gerado com o transporte aéreo fato que somente poderá ser obtido mediante uma redução nos custos de operação .

Nesse sentido uma política de preços do querosene de aviação mais adequada às necessidades do setor, sem descaracterizar as principais diretrizes econômicas atualmente consideradas pela Petrobras, terá um grande impacto na sustentabilidade e expansão do setor, gerando empregos, renda e apoiando o desenvolvimento de toda a economia.

Os impactos sobre o crescimento da economia no médio prazo, para o mercado interno e para o mercado de combustíveis são evidentes e podem facilmente compensar com benefícios a adequação de preços que possa ocorrer.

Por estas razões, entendemos que deve ser recomendado à ANP que defina a fórmula de preços a ser praticada pela Petrobras no sentido de adotar um critério para a definição dos preços de referência do querosene de aviação que, sem prejuízo da manutenção de parâmetros do mercado internacional, assegure um tratamento compatível, desonerando esta atividade econômica e contribuindo para os esforços de promoção do crescimento econômico.

Estrutura de Preços do QAV no Brasil

1. Paridade de Importação

O preço do QAV no Brasil é baseado no preço ex-refinaria da Petrobras (ERP), mais custos adicionais de acordo com a fórmula abaixo:

$$\text{ERP} + \text{Diferencial} + \text{QAV taxa (aeroporto)} + \text{impostos (ICMS+PIS/COFINS)}$$

Entretanto, o ERP é calculado com base em uma fórmula de paridade de importação, isto é, segue o preço do Golfo dos Estados Unidos (Houston), ao qual se adiciona uma série de custos de importação do produto, como se o mesmo viesse efetivamente daquela origem. A seguir teremos as explicações para que possamos identificar os principais itens de custo adicional do QAV no Brasil.

O preço do Golfo dos Estados Unidos – que utiliza a publicação Platts US Gulf Waterborne 54, que é a referência para os mercados da América Latina e Caribe – é basicamente o preço do óleo cru (WTI), incluída a margem de refino, que por definição cobre os custos de refino, transporte da refinaria e sua geração de lucro, conforme se pode observar no diagrama abaixo:



Price of crude
WTI



Transport cost to refinery



Final price Platts USGulf:

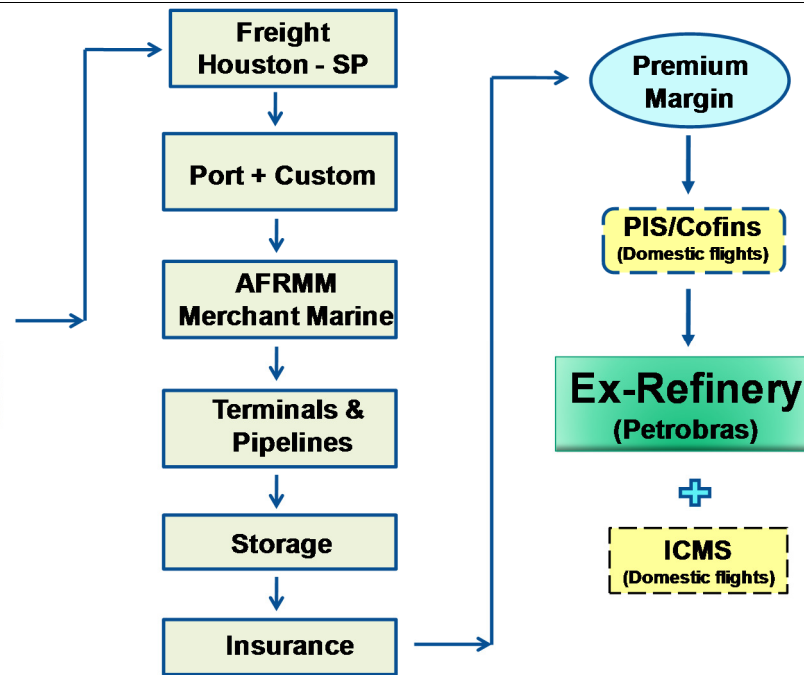
- Cost of oil
- Transport cost
- Refinery cost
- Refinery margin

Source: PB

Comparando o preço ex-refinaria no Brasil, podemos identificar algumas diferenças do que seria o preço ex-refinaria do Golfo dos EUA. O preço ex-refinaria do Brasil é baseado no preço do Golfo dos EUA, acrescidos de itens de custo, conforme o diagrama abaixo:

Preço EX-REFINARIA (Paridade de Importação)

**Platt's
US Gulf**



- Custo FOB – O custo do QAV na refinaria é baseado no preço de venda do Golfo dos Estados Unidos. Entretanto o Brasil produz cerca de 91% do QAV consumido no país, sendo os outros 9% importados de outras regiões onde o preço é mais acessível, como Arábia Saudita, Singapura, Kuwait e Houston por exemplo. Se utilizarmos a diferença do valor ponderado de do produto importado no ano de 2017 dos países acima mencionados versus os valores praticados no Golfo dos EUA, chegaremos a um valor anual de U\$ 57 milhões de dólares.
 - Preço ponderado das importações realizadas em 2017 em USD/m³ 387.76
 - Preço ponderado da precificação utilizada pela Petrobras em 2017 em USD/396.21



- Custo de frete de Houston para Santos – O frete de referência do ERP é baseado no frete teórico entre o Golfo dos Estados Unidos e Santos. Mais uma vez, como o produto importado reflete somente 9% do consumo nacional, e o frete é aplicado em 100% do volume consumido no país, esta diferença gera um aumento dos custos do QAV no Brasil na ordem de cerca de U\$ 87 milhões de dólares com base em dados de 2017.

Frete do porto de partida – Brasil para o volume importado - US\$ 8 milhões

Frete do porto de partida – Brasil para 100% do volume - US\$ 95 milhões



US\$ 87 milhões de USD

- **AFRMM – Adicional de Frete para Renovação da Frota da Marinha Mercante** – Esta taxa de 25% do valor do frete é aplicada nos fretes de importações de combustíveis e derivados, bem como outros bens de consumo. Entretanto as regiões Norte e Nordeste do país são isentas desta taxa devido à incentivos do Governo para investimentos nas mesmas. Dado que as importações de QAV em sua maioria são destinadas a abastecer os aeroportos no Norte e Nordeste do Brasil, e que 92% do volume consumido no país são produzidos localmente, somente uma parcela ínfima do volume deveria ser tributado com o AFRMM. Entretanto, a Petrobras aplica a mesma para 100% do volume consumido no

país, gerando um aumento de custos para a indústria na ordem de 31 milhões de dólares, a números de 2017.

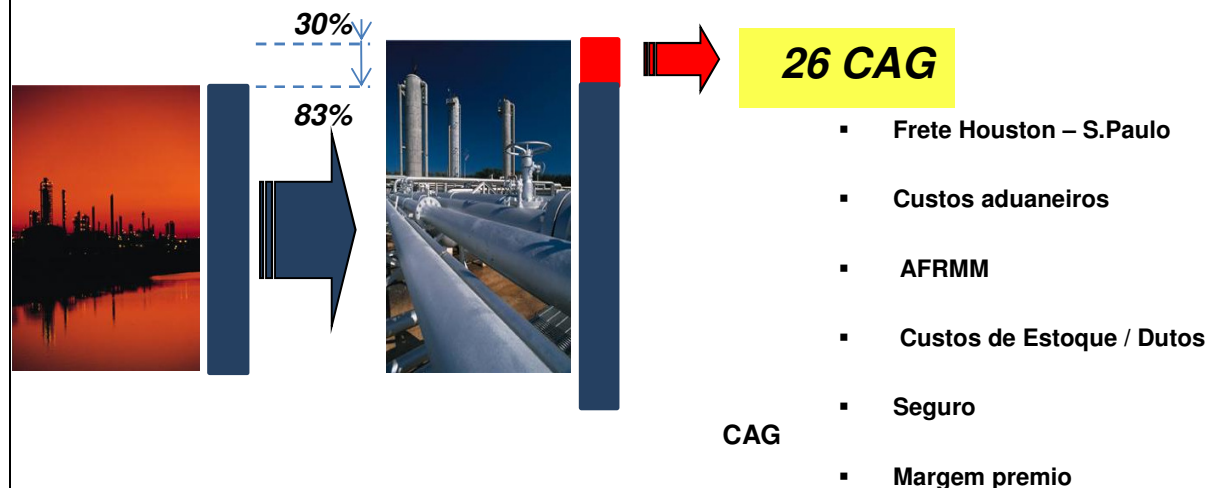
AFRMM para o volume importado - US\$ 1.9 milhões
AFRMM para 100% do Jet Fuel do país - US\$ 33.3 milhões



US\$ 31.4 milhões

- **Custos de armazenamento e uso de dutos** – a Petrobras utiliza dutos de transporte da Transpetro, que também pertence ao Governo Brasileiro. Como o QAV em sua grande maioria não é importado, estes dutos são utilizados somente em uma pequena parte pela cadeia logística do QAV. Sendo assim, a diferença entre o volume importado que de fato utiliza os dutos da Transpetro e o volume produzido no país que não transita pelos mesmos chega a ordem de **62 milhões de dólares por ano**.
- **Se considerarmos a diferença do ERP de 2017 com o preço do Golfo dos Estados Unidos estes valores chegam a 26 CAG (centavos de dólar por galão americano).**

ERP vs. US GULF COST



Source: ANP, PB, IATA

Adicionalmente a todos os valores majorados ao preço do QAV a Petrobras aplica uma margem de importação de cerca de 3 cag (centavos de dólar por galão americano), o que gera um custo adicional anual de 17 milhões de dólares.

Desta forma, o custo anual total adicional ao QAV consumido no Brasil chega a 255.4 milhões de dólares., mas se aplicarmos aos volumes domésticos o ICMS médio ponderado de 19% teremos um adicional de 67 milhões de dólares. Chegando ao total de mais de 322 milhões de Dólares de sobre custo para a indústria aérea.

Sendo assim, o preço básico sem impostos no Brasil é extremamente elevado, gerando um sobre-preço de cerca de 9% no valor final do produto, tornando o país um dos mais caros das Américas em preços de QAV para volumes abastecidos em voos internacionais.

Como podemos ver abaixo, o Brasil quando inclui os impostos e custos adicionais, o preço doméstico se torna um dos mais caros do mundo, superando inclusive preços de países em Guerra como o Afeganistão e países com infraestrutura deficiente como o Chade na África.

Proposta para A ANP

Dada sua importância, o transporte aéreo é considerado uma força motriz de desenvolvimento econômico de qualquer nação. No Brasil, computados os segmentos doméstico e internacional, produz R\$ 32,9 bilhões em riqueza, o equivalente a 1.4% do PIB nacional e gera 1,1 milhão de empregos diretos e indiretos. Em 2010 a atividade do transporte aéreo no Brasil recolheu mais de R\$ 5,3 bilhões em taxas, impostos e contribuições. Esta é uma forte razão para que a sociedade brasileira se sensibilize sobre a necessidade de rever os custos da atividade do setor, em especial o combustível de aviação, e repense suas políticas, para que um dos setores que mais prosperam no país possa continuar se desenvolvendo e aportando contribuições para a sociedade e a economia nacional.

Em termos práticos a indústria do transporte aéreo propõe:

1. Eliminar o AFRMM dos combustíveis de aviação.
2. Aplicar os custos de dutos e estocagem somente para os volumes de QAV de fato importados;
3. Utilizar o custo real de frete nos volumes efetivamente importados;
4. Para o combustível refinado no Brasil, aplicar o valor de referência Platts US Gulf.
5. Aplicar os custos reais de importação somente na parcela efetivamente importada.

Os benefícios destas medidas refletirão imediatamente no desenvolvimento do setor aéreo, mas também na promoção do turismo e da atividade econômica de maneira geral, contribuindo de forma direta para o crescimento da economia, para a geração de empregos e renda. E, ampliando a inclusão social ao modal de transporte aéreo que é fundamental para um país continental como o Brasil.

Formula Proposta 1

Regiões importadoras e consumido em voos internacionais

Platts US Gulf (waterborne 54 med) + Frete da origem ao destino + custos portuários e aduaneiros + AFRMM (quando cobrado) + custos de terminais e dutos + custos de armazenagem + margem premium

Regiões importadoras e consumido em voos domésticos

Platts US Gulf (waterborne 54 med) + Frete da origem ao destino + custos portuários e aduaneiros + AFRMM (quando cobrado) + custos de terminais e dutos + custos de armazenagem + margem premium + Pis/COFINS + ICMS

Regiões não importadoras = Platts US Gulf (waterborne 54)med + Margem premium + Pis/COFINS (volumes domésticos) = Preço Petrobras 2 + ICMS (volumes domésticos)

		<p>Tanto os preços Petrobras 1 como e Petrobras 2 são preços considerados FOB, adicionalmente para chegada a cada um dos aeroportos seriam incluídos os custos logísticos aplicáveis.</p> <p>Formula Proposta 2</p> <p>Para que não exista uma sobrecarga no sistema (aumento de consumo maior que a capacidade de produção de QAV), poderia ser aplicada uma fórmula ponderada pelo volume importado e volume produzido domesticamente</p> <p><i>Volume Importado em % X Preço Petrobras 1 + Volume produzido localmente em % X Preço Petrobras 2 = Preço QAV Petrobras</i></p> <p><i>O preço Petrobras QAV seria ligeiramente diferente para os polos de entrega (Bases de distribuição e refinarias que possuem QAV) considerando assim os custos de distribuição internos.</i></p>

Este formulário deverá ser encaminhado à ANP para o endereço eletrônico: transparencia_precos@anp.gov.br, fax (21) 2112-8129, ou diretamente em um dos protocolos da ANP indicado no item 2.1 do Aviso dessa Consulta Pública.