

Conclusões e Desdobramentos do GT de Aviação ANP-ANAC

Portaria 399/2018 e 424/2018

27/04/2020



anp
Agência Nacional
do Petróleo,
Gás Natural e Biocombustíveis

1. Conclusões do GT

- Motivação
- Problemas Identificados
- Modelos Estudados
- Resumo

2. Proposta ANP

- Maior custo da aviação comercial (cerca de 1/3 dos custos das cias aéreas).
- Custo superior ao verificado em outros países.
(OBS: Estudo da Leggio, apresentado pela Plural também corrobora para isso)
- Poucas empresas participam da distribuição do produto.
- Mercado altamente concentrado (as três principais empresas detêm **99,6%** do mercado).
- Novos entrantes têm dificuldades para participar do mercado.

➤ Alto custo do combustível :

➤ Preço do fornecedor:

- Cerca de 2/3 do valor do produto.
- Preço de Paridade de Importação (92% do produto produzido no país).
- 7,93% do QAV importado pelo Sistema Petrobrás.
- 0,07% do QAV importado pelas demais empresas.

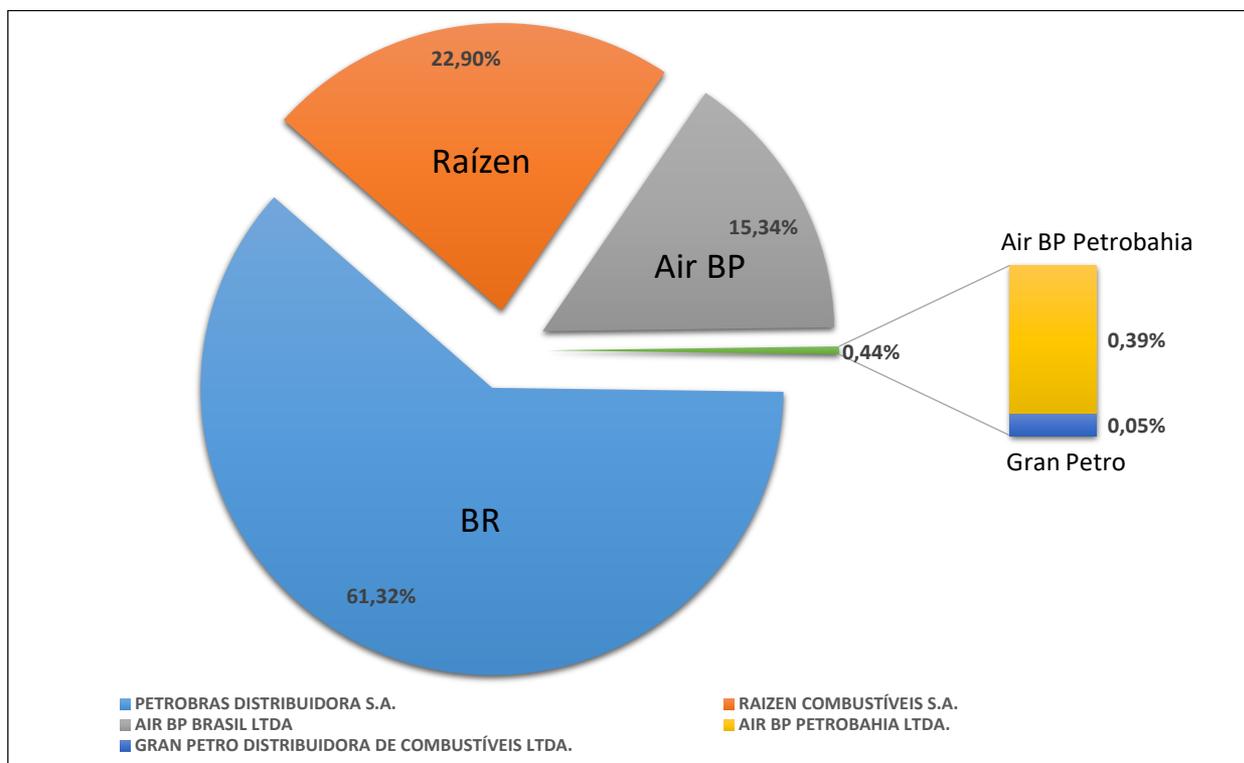
➤ Tributos

- ICMS: de 4% a 25%
- PIS: 1,25%
- Cofins: 5,8%

➤ Custos logísticos

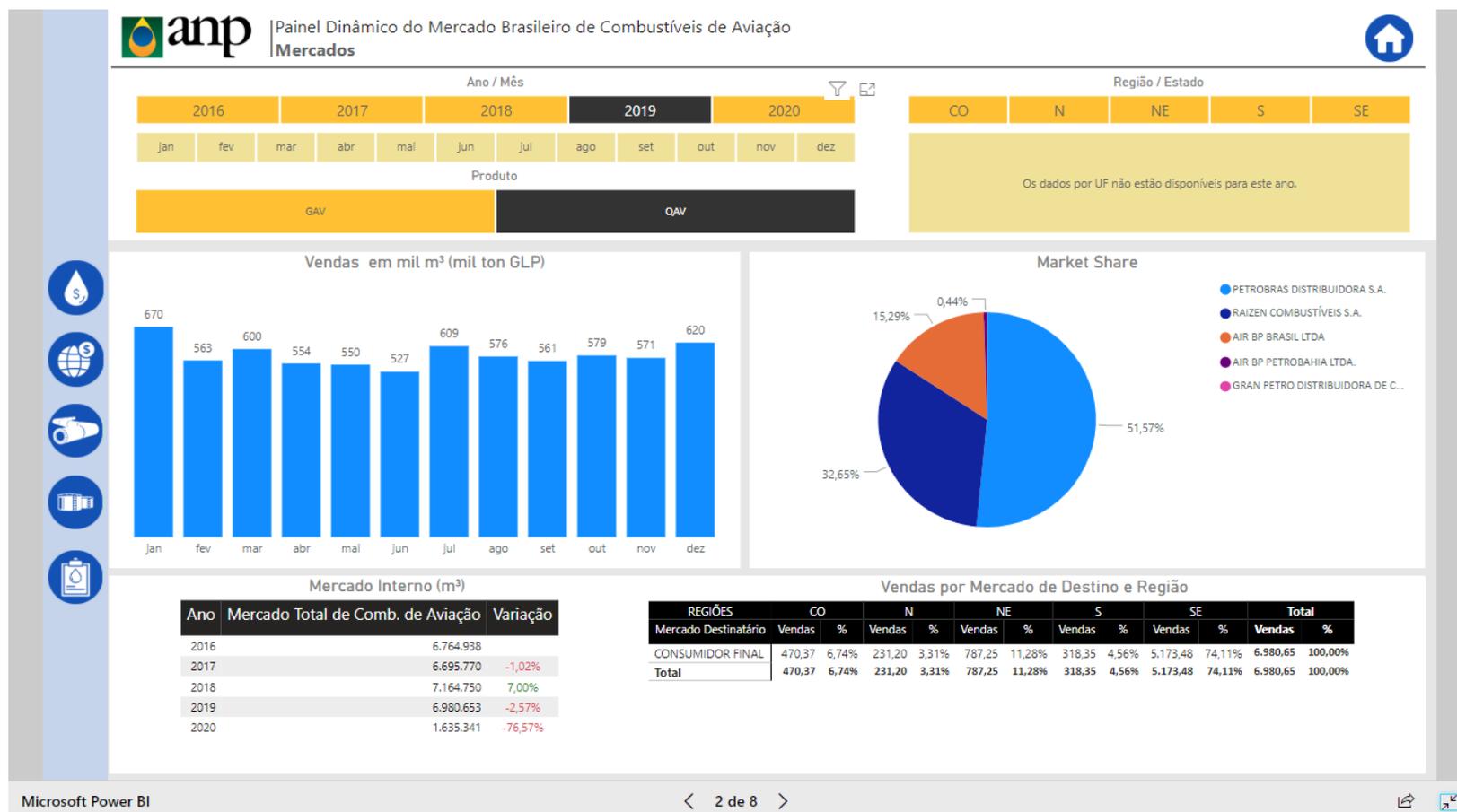
- Alegado: entre 4% (Plural) e 13% (ABEAR)
- Medido: 9,97% (ANP)

➤ Concentração em 2018: 99,60% nas três maiores empresas



Market Share das distribuidoras de querosene de aviação no Brasil - 2018.

➤ Concentração em 2019: 99,51% nas três maiores empresas

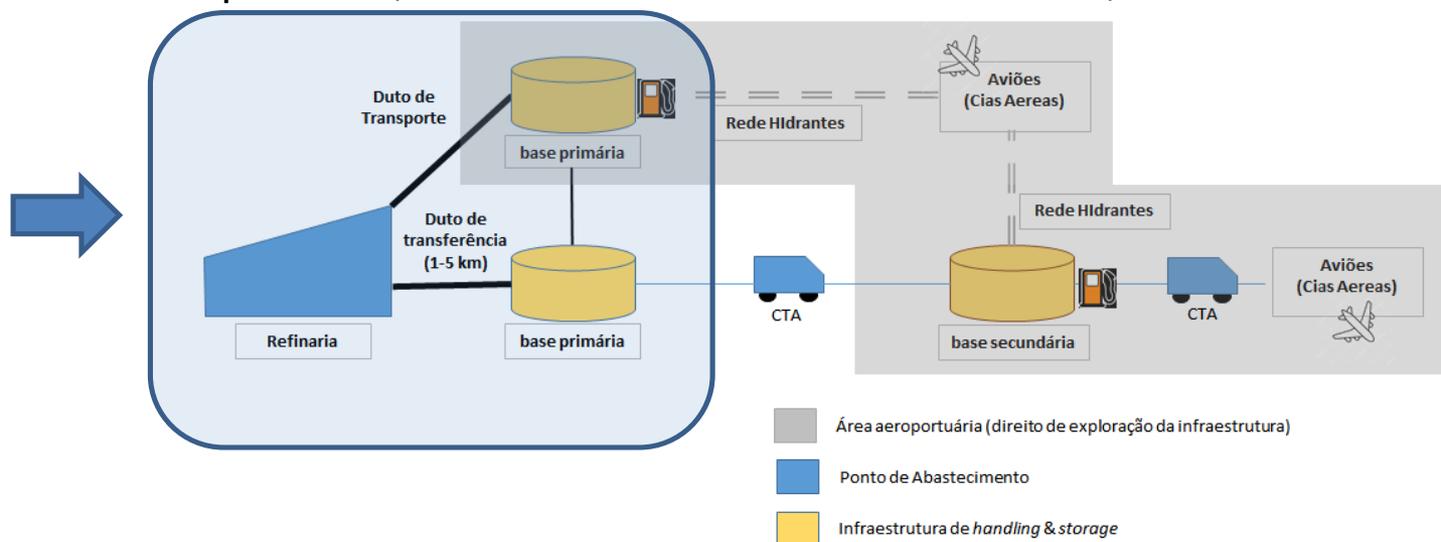


Market Share das distribuidoras de querosene de aviação no Brasil - 2019.

Fonte: <http://www.anp.gov.br/distribuicao-e-revenda/paineis-dinamicos-abastecimento>

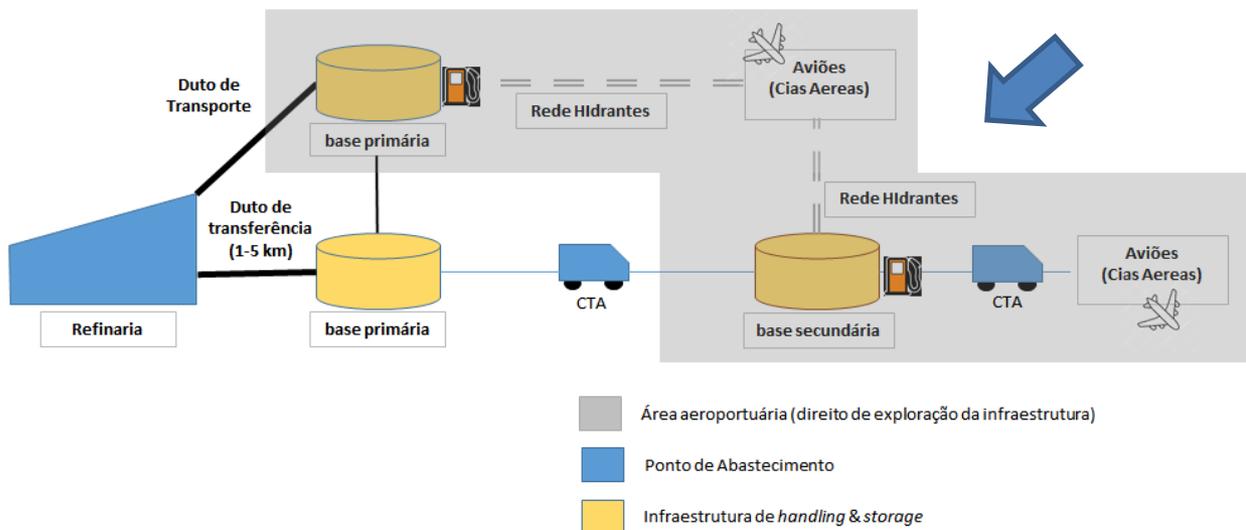
➤ Acesso ao produto:

- Barreira questionada por Gran Petro e Rede Sol
- Barreira superada por Air BP Petrobahia
- Entrega exclusivamente por dutos da Refinaria para as Bases Primárias (Como em todos os demais derivados, exceto asfalto)
- Infraestrutura deficiente nos portos para recebimento de produto importado (Demanda investimentos em Dutos e Terminais)



➤ Acesso à infraestrutura dentro do aeródromo:

- Acesso e compartilhamento à rede interna de dutos em aeroportos (hidrantes) e ao PAA
- Barreira questionada por Gran Petro (e judicializada)
- Barreira superada por Air BP Petrobahia (no aeroporto de Salvador)



- 1 – Auto Suprimento (Self-Supply)
- 2 – Criação de regra de acesso em instalações existentes
- 3 – Criação do Operador Logístico para instalações em aeródromos
- 4 – Manutenção do modelo atual

➤ Modelos estudados:

➤ Auto Suprimento (*Self-Supply*):

- Compra direta do QAV pelas Cias aéreas.
- Já suportado pela regulação atual.
- Necessita aprimorar ou explicitar alguns instrumentos para o efetivo acesso ao produto na refinaria e à infraestrutura (terminais aquaviários e dutos de transporte).
- Precedente Latam-GRU.
- Operação de abastecimento das aeronaves (*into-plane*) pode ser realizado por empresa contratada ou pelas próprias distribuidoras.
- Pode coexistir com os demais modelos apresentados.

➤ Modelos estudados:

➤ Criação de regra de acesso em instalações existentes:

- Maior competição já em um momento inicial.
- Soluciona a questão do acesso ao QAV.
- Necessidade de se estabelecer critérios de entrada e de remuneração sobre o uso das infraestruturas compartilhadas.
- Risco de diminuição nos investimentos em infraestrutura (pode ser mitigado).
- Necessário apenas para aeroportos estratégicos (ex: GRU e GIG).

➤ Modelos estudados:

➤ Criação do Operador Logístico para instalações em aeródromos:

- Operador Logístico fica responsável pela operação de toda a infraestrutura de armazenamento de combustíveis de aviação no aeródromo, ficando as distribuidoras responsáveis apenas pela comercialização do produto e, a depender do modelo aplicado, do abastecimento de aeronaves (*into-plane*).
- Risco de um maior custo inicial devido a introdução de um elo adicional na cadeia, mitigado pela expectativa de entrada de novos *players*.
- Necessidade de se estabelecer critérios para indenização os investimentos já realizados.
- Necessidade de identificação de players interessados em assumir o papel do Operador Logístico.
- Soluciona a questão do acesso ao QAV.
- *Case* bem sucedido no Aeroporto de Santiago.
- Aplicável apenas para aeroportos estratégicos (ex: GRU e GIG)

➤ Modelos estudados:

➤ Manutenção do Modelo Atual na ANP:

- Regra de acesso da ANAC na Resolução ANAC nº 302/2014 e em contratos de concessão de aeroportos.
- Processos na ANAC para averiguação de eventuais irregularidades no acesso para abastecimento de QAV em quatro aeroportos e, no caso de Guarulhos, emitiu-se um auto de infração por descumprimento ao item 11.7 do contrato de concessão.
- Reforçada pelo posicionamento do Cade (processo 00058.028042/2013-72 de 02/10/2018).
- Pacificação de entendimento no Judiciário em segunda instância (Caso GRU).
- Pode ter caráter temporário enquanto verifica-se os desdobramentos dos processos acima citados.

➤ 1 – Preço do QAV

- i. **Preço do Fornecedor:** Abertura do mercado de refino
- ii. **Impostos:** Reforma Tributária + Programas estaduais de incentivo
- iii. **Custos Logísticos:** Margem bruta medida pela ANP de 9,97%

➤ 2 – Acesso ao QAV

- i. Entrega exclusivamente por duetos da Refinaria para as Bases Primárias
- ii. Infraestrutura deficiente nos portos para recebimento de produto importado
- iii. Controle da Transpetro da infraestrutura de transporte

➤ 3 – Acesso à infraestrutura dentro do aeródromos

- i. Acesso à tancagem de armazenamento (Pool de distribuição)
- ii. Acesso à rede de hidrantes (duetos internos)

➤ 1 – Preço do QAV

Encaminhado

- i. **Preço do Fornecedor:** Abertura do mercado de refino
- ii. **Impostos:** Reforma Tributária + Programas estaduais de incentivo
- iii. **Custos Logísticos:** Margem bruta medida pela ANP de 9,97%

Indica necessidade de mais competição

➤ 2 – Acesso ao QAV

- i. Entrega exclusivamente por dutos da Refinaria para as Bases Primárias
- ii. Infraestrutura deficiente nos portos para recebimento de produto importado
- iii. Controle da Transpetro da infraestrutura de transporte

Regulação ANP

➤ 3 – Acesso à infraestrutura dentro do aeródromos

- i. Acesso à tancagem de armazenamento (Pool de distribuição)
- ii. Acesso à rede de hidrantes (dutos internos)

Regulação ANAC

Revisar as Resoluções ANP 17/2006 e 18/2006 de forma a:

- 1 – Explicitar a possibilidade do modelo de Auto Suprimento
- 2 – Adotar o Modelo de Operador Logístico em aeroportos estratégicos
 - Aqueles que possuem ligação por dutos a Refinarias ou Portos.
 - Permite a criação de HUBs de distribuição de combustíveis de aviação por qualquer distribuidor autorizado.
 - Permite o acesso à infraestrutura interna desses aeroportos.
 - Foco nos aeroportos de Guarulhos e Galeão.
- 3 – Adotar maior controle do fornecimento de QAV e GAV através de critérios adicionais para a homologação desses contratos
 - Evitar que o(s) fornecedor(es) crie(m) barreiras a empresas que não são seus parceiros econômicos.
 - Utilizar como referência a regulação que existe para os demais combustíveis (RANP 58/2014).

Obrigado



anp
Agência Nacional
do Petróleo,
Gás Natural e Biocombustíveis