



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – SAC
Departamento de Políticas Regulatórias - DPR

Memória de Reunião

Referência: Reunião do Subcomitê Abastecimento de Combustíveis de Aviação com a Raízen.

Data: 06 de maio de 2020, 14:30 horas.

Local: Reunião remota, por meio do Microsoft Teams.

Participantes: conforme lista de presença anexa.

Observação:

Memória:

1. A reunião teve como principal objetivo ouvir a posição da Raízen em relação aos temas estudados pelo Subcomitê.
2. Breve abertura da SAC.
3. Raízen realizou apresentação. Principais pontos:
 - Brasil e América do Sul não são autossuficientes em produção de QAv, com essas características estruturais a precificação naturalmente se dá por paridade importação (PPI).
 - 60% do mercado conta com infraestrutura eficiente de recepção e distribuição (Guarulhos e Galeão).
 - Entendimento de que a falta de escala é um dos fatores que historicamente favoreceu a ausência de investimentos estruturantes nos outros 40% do mercado, que possuem uma cadeia de suprimento mais longa e ineficiente.
 - Alteração da especificação do jet A1 para jet A: sem entrar em análises técnicas e qualitativas da especificação do jet A, considera que a alteração pode aumentar a oferta do produto.
 - Tributação varia entre 25 e 35% do valor do produto final (PIS/COFINS, ICMS e substituição tributária).
 - Distribuidoras tem papel de realizar a última etapa da cadeia de valor, e por consequência, correspondem a uma parcela pequena da formação de preço do produto (em torno de 2%).
 - Abertura do refino, em um primeiro momento, não altera a característica importadora do mercado brasileiro: refinarias já estão no máximo da capacidade de produção de QAv, seriam necessários novos investimentos em refino (no *pool* de destilados médios – não dá para separar o mercado de QAv do mercado de diesel); a oferta excedente em locais próximos ao Brasil desestimula investimentos no aumento da produção.
 - No entanto, limitada à estrutura produtiva atual, a abertura deve gerar competição marginal já que altera a configuração e a busca por otimização (mais atores importando e buscando novas alternativas).
4. Principais discussões:

- Questionada a respeito dos motivos para não importar, a Raízen esclareceu inicialmente que:
 - A precificação da Petrobras segue a mesma lógica da importação;
 - Há um tratamento tributário diferenciado para importação pelas refinarias em relação às distribuidoras;
 - Os contratos com a Petrobras incentivam a manutenção de patamares de compra, pois a garantia de oferta é baseada no histórico de compras.
- Em relação ao tratamento tributário diferenciado, SAC questionou se este limita-se à tributação antecipada para importação aplicada pelo estado de São Paulo ou se há outras diferenças para importação pelas distribuidoras, de ocorrência em todo território; Raízen respondeu que além dessa questão do estado de São Paulo, precisaria confirmar quais são as outras diferenças na tributação.
- Questionada a respeito do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), Raízen e SNTPA informaram que este não incide nas cargas com origem ou destino nas regiões Norte e Nordeste.
- A título exemplificativo, Raízen ilustrou razões para variação no preço praticado em Fortaleza e São Paulo: além do tratamento tributário diferenciado, o frete marítimo para Fortaleza é mais barato pela proximidade da oferta internacional.
- Raízen colocou alguns possíveis motivos adicionais para não importar:
 - A importação de combustíveis de aviação compete com outras cargas;
 - O Brasil tem deficiência de infraestruturas vocacionadas para combustíveis, sendo que boa parte da infraestrutura utilizada pela Raízen é vocacionada para químicos (desatualizadas, tanques pequenos, linhas com baixo diâmetro e pouca vazão, navios e píeres de baixo calado);
 - Há necessidade de investimento para atendimento a cargas maiores e navios de maior capacidade (ciclo de investimento inicial deve ser para diesel, e o QAv vai a reboque);
 - Produção interna chega a preços competitivos, só há importação quando vale a pena importar do ponto de vista de custos (baixa importação não é algo ruim por si só).
- Questionada, a SNTPA informou que, em relação ao programa de concessões portuárias, não há alterações ao que foi planejado; relativamente ao Programa BR do Mar esclareceu que proposta busca a adequação do arcabouço jurídico do transporte marítimo às demandas da sociedade e a melhoria das condições regulatórias.
- Raízen entende que o aumento da competição será alcançado com o aumento da oferta de infraestrutura e não com obrigação de cessão de acesso à infraestrutura existente - a infraestrutura deixa de ser essencial à medida que você tem as facilidades replicadas - e demonstra preocupação com a estabilidade das regulações para novos investimentos.
- Para cada elo do mercado de QAv, a Raízen considera que há uma situação e um encaminhamento ideal diferente; prioridade é diminuir a concentração no refino (grande gargalo), o que não significa que vamos nos afastar da precificação por PPI; entretanto, o aumento na competição no refino pode gerar incentivos para investimentos na importação.

- Raízen informa que o queroduto de ligação a GRU (grande hub e consumidor de QAV está no limite da capacidade.
- Em relação à infraestrutura nos aeródromos, Raízen entende que o mercado é concentrado, porém competitivo já que a demanda também é concentrada em apenas três empresas aéreas (equilibra as forças e explica a margem estreita de 2% na distribuição).
 - Raízen colocou que as empresas se organizam por contratos curtos, de 1 a 2 anos de fornecimento, e a cada período de vencimento as empresas organizam seus próprios leilões e constantemente há troca de fornecedor.
 - ANAC colocou que concorda com a Raízen no sentido de que quando há dois mercados concentrados gera-se um certo equilíbrio de forças; entretanto, quando se fala de operadores menores (mercado de franja, como as empresas internacionais que tem pouca participação em relação ao mercado como um todo) a situação é distinta; assim, há preocupação com a competição em igualdade de condições, de forma que pequenos operadores também possam crescer.
 - ANP complementou que a Leggio realizou um estudo, a pedido da Sindicom, que mostra a diferença entre os preços ofertados no mercado spot e os preços negociados pelas grandes empresas; ademais, perguntou se a Raízen poderia explicar a metodologia ou critérios para cálculo da margem de 2% na distribuição, tendo em vista que estudo realizado pelo GT ANAC/ANP, em 2018, levantou uma margem bruta de 9,97%.
 - Raízen colocou que o dado de 2% é do estudo da Leggio e que podem entrar nos detalhes posteriormente para que se possa chegar a uma metodologia única, reconhecida por todos.
 - ANP e ANAC colocaram que o estudo da Leggio considerou dados das empresas aéreas e os preços praticados; entretanto, as Agências gostariam de ter acesso ao valor efetivamente faturado pelas distribuidoras (o quanto foi desembolsado na aquisição do produto e por quanto foi vendido).
 - Raízen pontuou que em qualquer setor de varejo a tarifa de balcão é mais elevada e que, na prática, esta é pouco aplicada, o que vale são os preços efetivamente contratados (que, na média, são mais altos do que os encontrados em outros mercados – mas entende que os motivos são os preços praticados pelo produtor e a carga tributária, os quais correspondem a 98% do valor da cadeia).
 - ANP entende que o preço do produtor realmente prevalece como principal fator, entretanto, conforme estudos realizados pelo GT, a distribuição corresponde a 10% desse custo, e não apenas 2%.

Anexos:

- Lista de presença;
- Apresentação Raízen.

É a memória.

ANEXO

Lista de Presença

Alexandre Gheventer - SAG/CC
André Paiva Menezes - MInfra
Bruno Carvalho Guedes Pereira - ANAC
Carlos Eduardo R. de Mendonça Lima - EPE
Claudio Oliveira - Raízen
Cleber Martinez - MInfra
Danielle Ornelas - MME
Edie Andreeto - ME
Eduardo Roberto Zana - ANP
Eduardo Tati Nobrega - MInfra
Fernando Franke - CADE
Frederico Alves Silva Ribeiro - ANAC
Guilherme Natividade Hecht - ANAC
Gustavo Ferreira - CC
Jackeline Goncalves de Oliveira - MInfra
Jessica Goncalves Oliveira - ANP
Jose Barreto de Andrade Neto - ANAC
Julio Cesar Candia Nishida - ANP
Karla Branquinho dos Santos - MInfra
Miguel Leite - ME
Nilton - Raízen
Paulo Corte Real Neves - Raízen
Pedro Milhomem - MME
Pedro Orrico Sandrin - Raízen
Rafaela Helcias Cortes - MInfra
Renato Galvão - TCU
Ricardo Rocha - MInfra
Ronny Peixoto - MME