



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 IATA, ALTA e ABEAR

Data: 20 de abril de 2020, 09:00 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 das associações do setor aéreo em relação aos temas estudados pelo Subcomitê.
2. Breve abertura da SAC.
3. Inicialmente IATA citou a Nota Técnica Conjunta nº 001/2019/ANP-ANAC, que faz diagnóstico e recomendações relativas à cadeia de fornecimento de QAv, e questionou se o trabalho do Subcomitê se baseia neste documento.
4. SAC e ANP explicaram que o trabalho do GT que originou a Nota constituiu um esforço inicial e, como resultado, algumas medidas já foram incluídas nas agendas regulatórias da ANAC (voltadas para o acesso à infraestrutura nos aeródromos) e da ANP (voltadas para o acesso ao produto). O tema ganhou importância dentro do setor aéreo e a criação do Subcomitê busca consolidar as diversas medidas e discussões em andamento para promoção da concorrência e redução de custos relacionados ao QAv.
5. IATA e ALTA realizaram apresentação.
6. Apresentação mostra que a aviação doméstica no Brasil cresce a níveis mais baixos que os observados em outros países da América Latina. Principais dificuldades à atração de novas empresas aéreas no país:
 - Insegurança jurídica
 - Impostos sobre QAv (um dos principais fatores para que ganhos de eficiência não sejam repassados)
 - Falta de flexibilidade da força de trabalho
 - Infraestrutura disponível
7. Diagnóstico do Brasil na apresentação:
 - Monopólio na produção e falta de transparência no preço direto nas fontes (90-95% do preço total)
 - Monopólio em gasodutos, competição em caminhões-tanque apenas
 - *Pool* de monopólio nos PAA, integração vertical: barreiras à entrada ou os valores agregados permitem subsídios cruzados, muitas vezes levando ao *dumping*

8. Posição do setor: infraestrutura única centralizada, com livre acesso em condições isonômicas e claras.
9. Setor entende que a venda das refinarias por si só não garante abertura do mercado ou melhoria da competitividade (risco de se transformarem em pequenos monopólios regionais). Abertura depende do livre acesso às infraestruturas de importação, distribuição e dentro dos aeródromos.
10. Setor defende alteração da regulamentação do JET A1 pelo JET A:
 - Única diferença é o ponto de congelamento, relevante apenas para rotas polares
 - JET A1 cumpre os requisitos do JET A e poderia passar por nova certificação para ser vendido como JET A
 - Infraestrutura usada para JET A atende ao JET A1
 - JET A proporciona menor custo de produção, maior proximidade dos locais de produção e maior diversificação da oferta: mesmo não havendo diferença significativa nos preços praticados dos dois combustíveis, em negociações diretas, é possível obter melhores acordos para importação
 - Todas as empresas aéreas que operam para o Brasil foram consultadas (ABEAR corroborou a posição da IATA e ALTA)
 - Para voos transpolares, há procedimentos específicos que podem ser adotados
11. ANP esclareceu que está em andamento estudo para análise dos impactos da regulação do JET A. O trabalho já está bem adiantado, inclusive está prevista apresentação sobre o assunto em reunião futura do Subcomitê. A princípio não se vislumbram óbices à alteração. Há um caso que pode exigir mudança de procedimentos, que está sendo avaliado. Do ponto de vista dos distribuidores, haverá alguns custos de adequação (adesivação, treinamento, manuais).
12. Comentários das associações sobre infraestrutura nos aeroportos:
 - A taxa cobrada deve ser a mesma por unidade de volume, para que não haja distorções competitivas
 - Se houver um operador logístico nas instalações sob concessão, é importante que o aeroporto não cobre taxas de acesso que não tenham relação com o serviço prestado ou com os custos envolvidos
13. ANAC mencionou a Resolução 302, que, quando elaborada, acatou solicitação da IATA para que cobrança fosse realizada de acordo com o volume. Ressaltou que os contratos de concessão preveem outorga fixa e variável, de modo que os riscos são divididos. Tendo em vista que os aeroportos também dependem de receitas não aeronáuticas, entende que não há uma separação clara de quais taxas não teriam valor agregado.
14. ABEAR manifestou apoio ao entendimento da IATA quanto à cobrança de taxas.
15. IATA questionou como pode avançar nos entendimentos com o Governo brasileiro e ABEAR questionou que tipo de medidas poderiam ser adotadas no âmbito do Subcomitê para endereçar a questão do refino e precificação do QAv.
16. Alguns esclarecimentos foram feitos pelo Subcomitê:
 - Após as reuniões com o setor privado estão previstas reuniões temáticas específicas para discussão do Subcomitê. Alguns temas já estão mais encaminhados, enquanto outros ainda estão na fase de diagnóstico, como é o caso da infraestrutura para importação de QAv.

- Os trabalhos do Subcomitê serão refletidos em um Relatório Final de diagnóstico e recomendações, com o objetivo de promover a abertura e o aumento da competição no mercado de QAv.
- Foi criado o Subcomitê Novo Cenário *Downstream* Infraestrutura. Assim, enquanto as questões relacionadas ao QAv devem ser tratadas no âmbito do Subcomitê de Abastecimento de Combustíveis de Aviação, a análise do acesso à infraestrutura dutoviária com a venda das refinarias será objeto de estudo do primeiro, do qual o MInfra também faz parte. Neste sentido, as conclusões e informações relevantes de um Subcomitê podem ser incluídas nas análises e no Relatório Final do outro, mas deve-se evitar a duplicação de esforços.
- Foi ressaltado que este não é o fórum adequado para discutir a questão da tributação do QAv, tendo em vista que a solução envolve outros atores. Entretanto, o tema também é prioritário para o MInfra e há tratativas em andamento junto ao Ministério da Economia.
- Em relação à precificação da Petrobras, esclareceu-se que há entendimento firmado no MInfra no sentido de que o problema é o monopólio e a falta de contestação dos preços praticados. Assim, deve-se buscar uma solução de mercado, que pressione a mudança da forma de definição de preços.
- Sugestões à IATA, ALTA e ABEAR:
 - O envio de posicionamento por escrito pode contribuir para as discussões do Subcomitê, bem como embasar suas recomendações.
 - A Nota Técnica Conjunta nº 001/2019/ANP-ANAC recomenda uma análise de *Benchmark* internacional para avaliar os modelos de distribuição utilizados nos principais *HUBs* mundiais em função de suas características, assim como estudos de caso de modelos de sucesso ou fracasso. O Subcomitê manifestou interesse em eventuais informações que as associações do setor possuam neste sentido e que possam contribuir para os debates.
 - Caso seja de interesse das associações, o Subcomitê Novo Cenário *Downstream* Infraestrutura também está à disposição para agendar uma reunião.
- IATA finalizou ressaltando a urgência do setor no endereçamento destas questões estruturantes: a situação da indústria é crítica e é necessário o estabelecimento de um nível adequado de custos, compatível com o praticado no restante do mundo.

Anexos:

- Lista de presença
- Apresentação IATA/ALTA (foi autorizada sua publicação e referência)
- Estudo de competitividade contratado pela ALTA (são dois arquivos, **confidenciais**)

É a memória.

ANEXO

Lista de Presença

- 1 Pedro Milhomem - MME
- 2 Alessandro Ferreira
- 3 Alvaro Godoy - ALTA
- 4 André Paiva Menezes - SAC
- 5 Rogério Benevides - ABEAR
- 6 Daniel Chereau - IATA
- 7 Danielle Ornelas - DCDP/MME
- 8 Dany Lima De Oliveira - IATA
- 9 Edie Secap - ME
- 10 Eduardo Nobrega - SAC
- 11 Eduardo Roberto Zana - ANP
- 12 Fabio da Silva Vinhado - ANP
- 13 Filipe Coutinho Pereira dos Reis - IATA
- 14 Frederico Alves Silva Ribeiro - ANAC
- 15 Guilherme Natividade Hecht - ANAC
- 16 Gustavo Henrique - SAG Casa Civil
- 17 Jackeline Gonçalves de Oliveira - SAC
- 18 Jose Barreto de Andrade Neto - ANAC
- 19 Julio Cesar Candia Nishida - ANP
- 20 Karla Branquinho dos Santos - SAC
- 21 Marcelo Cavalcanti - EPE
- 22 Maria Eduarda Alvarez
- 23 Claudio Navarro - ME
- 24 Patricia Pereira
- 25 Paulo Ferreira Costa -IATA
- 26 Rafaela Helcias Cortes - SAC
- 27 Raul
- 28 Ricardo Castro - CADE