



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

Memória de Reunião

Referência: 2ª Reunião do Subcomitê Abastecimento de Combustíveis de Aviação

Data: 27 de abril de 2020, 14:30 horas.

Local: Reunião remota, por meio do Microsoft Teams.

Participantes: conforme lista de presença anexa.

Observação:

Memória:

1. Pauta: Acesso à infraestrutura em aeródromos.

1.1. Apresentações ANP e ANAC:

- Conclusões e desdobramentos do GT
- Apresentações dos temas relevantes das respectivas agendas regulatórias
- Modelos de acesso aos aeródromos (tancagem e equipamentos associados do PAA, dutos da Petrobrás conectados ao PAA e sistema de dutos e hidrantes de aeródromos)

1.2. Exposição CADE: Processo administrativo aberto naquele órgão relacionado ao acesso à infraestrutura de distribuição nos aeródromos.

2. Principais pontos ANP

- BR, Raízen e Air BP concentram 99,51% do mercado (2019)
- ANP implementou o Painel Dinâmico do Mercado Brasileiro de Combustíveis de Aviação, com relatórios dinâmicos para acompanhamento da participação das distribuidoras (era uma das recomendações do GT); a divulgação dos preços praticados tem dinâmica diferente e possui algumas restrições, para evitar que informações sejam utilizadas para combinação de preços
- Regulação para self-supply necessita de aprimoramentos
- Modelo de criação de regras de acesso em instalações já existentes não se justifica para todos os aeroportos, apenas para os estratégicos (aeroportos grandes que possuem conexão dutoviária com suprimento) – não faz sentido para qualquer porte de aeroporto
- Modelo de operador logístico evita conflitos de interesses, entretanto é preciso identificar interessados em assumir o papel de operador logístico; Também só se aplica a aeroportos estratégicos
- Modelo adotado desde o término do GT: manutenção da regulação atual da ANP, já que a ANAC possui regra de acesso (Resolução ANAC 302/2014 e contratos de concessão) – entretanto a morosidade nos processos judicializados tem se mostrado um problema

- Principais propostas de revisão das Resoluções ANP 17 e 18 de 2006 (após AIR, consulta e audiência pública):
 - Explicitar possibilidade de self-supply
 - Adotar modelo de operador logístico em aeroportos estratégicos (possibilitando que outros atores também utilizem esses aeroportos como *hubs* de distribuição para outros aeroportos)
 - Criar critérios adicionais para homologação de contratos de fornecimento de QAv e GAv (homologação atualmente é praticamente pró-forma, sem critérios mais específicos)
- ME questionou como mitigar o risco de redução do interesse de novos investimentos, principal argumento contrário a alterações regulatórias que promovam o compartilhamento de infraestruturas instaladas
- ANP esclareceu que é importante uma regra de transição que possa indenizar de forma justa os investimentos que ainda não foram amortizados, além de se pautar em uma regulação que já especifique como se dará o acesso, porém de forma a proteger o investimento (preferência de acesso que vai decaindo ao longo do tempo, por ex.
- Outro problema que dificulta o acesso de terceiros às infraestruturas é o receio dos demais atores em pedir utilização dos dutos pertencentes ao sistema Petrobras e sofrer algum tipo de retaliação; alienação das refinarias pode mitigar esse efeito
- ANP também esclareceu que operadores logísticos independentes tem mais incentivos a investir do que distribuidor ou terminal verticalizado: operador tem interesse em atender todo o mercado potencial e maximizar a utilização
- As áreas de expedição nas refinarias foram cedidas para a BR Distribuidora, assim não há mais essas áreas disponíveis para carregamento rodoviário; Nas bases de distribuição a regulação da ANP permite o acesso apenas da própria empresa e seus parceiros comerciais (por meio de contratos que devem ser homologados pela Agência); Nos terminais, o dono do ativo e quem opera o terminal não são os donos do produto (o foco do negócio é armazenar e expedir os produtos)
- Nos terminais terrestres não há regras de acesso reguladas pela ANP (apesar do modelo de terminais se basear no livre acesso); Já nos terminais aquaviários há regra que autoriza a ANP a intervir caso o acesso seja negado (entretanto Transpetro não realiza investimento em infraestrutura para expedição pelo modal rodoviário, tornando pouco efetivo o livre acesso)

3. Principais pontos ANAC

- Alteração normativa em avaliação
- HHI de SP 3.678,66 e RJ 4.302,76 (2016)
- Discussão sobre propriedade dos ativos (mandato judicial): distribuidoras alegam que investimentos, como na rede de hidrantes, é de propriedade delas e não são reversíveis à União; questão impacta diretamente na discussão da remuneração pelo uso
- CBA estabelece que qualquer benfeitoria permanente realizada no aeródromo pertence à União
- Poder de mercado: segundo as distribuidoras a margem é de 4%, levantamentos da ANP mostram que na verdade é 10%

- Barreiras à entrada que distribuidoras impõem à utilização de suas estruturas: exigências técnicas discricionárias, de capacidade financeira e preço baseado na expectativa de receitas futuras
- CADE concluiu que existem elevadas barreiras à entrada e recomendou que ANAC regulamentasse o acesso às áreas aeroportuárias (2010)
- A operação da rede de hidrantes em um aeroporto como GIG e, principalmente, GRU é fundamental para que distribuidores tenham competitividade, especialmente por que o abastecimento por meio da rede de hidrantes é fundamental para *turnaround* rápido em voos internacionais
- Para os demais aeroportos, a princípio o ideal seria monitorar os novos contratos, que poderiam estar sujeitos a autorização pela ANAC para garantir que seja assegurado o livre acesso (proposta ainda em fase de estudos e AIR)
- A empresa verticalizada tende a retirar a concorrência na outra etapa da cadeia, entretanto, quando se obriga a desverticalização podem surgir alguns problemas, como a criação de mais um elo (monopolista que vai querer maximizar seus lucros)
- ANAC sempre buscou ser menos intervencionista e seguir as melhores práticas internacionais: regulação por ameaça (deixa o mercado interagir livremente e atua no caso de conflitos)
- Desde a 4ª rodada de concessões ANAC adota o mecanismo de consulta aos usuários (modelo para negociação obrigatória de preços de áreas operacionais entre aeroportos e usuários – partes devem fornecer diversas informações e, caso não cheguem a um entendimento, o regulador arbitra)
- Possibilidade de a própria concessionária operar o PAA: não há interesse e aeroporto pode encontrar dificuldades para viabilizar operação (deve se constituir como distribuidora junto à ANP e isso impõe uma série de obrigações acessórias)

4. Principais pontos CADE

- Apresentação de relatório descritivo, sem qualquer espécie de posicionamento – o processo continua em investigação na Superintendência Geral (SG) do CADE
- Representação da Gran Petro em 2014 com três denúncias
- SG não viu evidências quanto à primeira denúncia, de recusa da Petrobras em fornecer QAv
- Condutas investigadas: (i) recusa de acesso da Gran Petro no *pool* da Refinaria de Paulínia (REPLAN) – Gran Petro queria acessar duto dentro de terreno da Raízen para realizar extensão até suas instalações e (ii) criação de barreiras à entrada no Aeroporto de Guarulhos
- Defesa da Raízen é no sentido de que não houve recusa de locação de espaço de tancagem e que servidão no seu terreno não é essencial para extensão do duto até instalações da Gran Petro, visto que o duto poderia ser acessado fora de seu terreno
- Defesa de GRU é no sentido de que não houve recusa (negociações não avançaram por inércia da Gran Petro em enviar documentos) e hidrante não é estrutura essencial
- Discussão a respeito das margens das distribuidoras: necessidade de esclarecer se os dados comparados consideram os mesmos itens, como impostos
- Avaliação se o problema de dupla margem pode ser mais ou menos danoso do que o de recusa de acesso

- Falta de clareza na propriedade atrapalha novos investimentos

Encaminhamentos:

- Tendo em vista a queda na demanda por transporte aéreo (em decorrência da COVID-19) e as análises da retomada do setor em andamento, a apresentação da EPE sobre oferta e demanda de QAv foi adiada (nova data a ser definida)
- Nova pauta da 3ª reunião - 13/05
 - Apresentação ANP
 - Nível de concentração da infraestrutura dutoviária
 - Dificuldade para acesso ao combustível nas refinarias
 - Aspectos técnicos que justificam entrega exclusivamente dutoviária
 - Formas e custos de interconexão dutoviária com as refinarias
 - Forma de homologação de contratos de fornecimento
 - Apresentação CADE
 - Termo de Compromisso de Cessação de Prática e Programa de Desinvestimentos 2019-2021

Anexos:

- Lista de presença
- Apresentações ANP/ANAC/CADE

É a memória.

ANEXO

Lista de Presença

Alan de Oliveira Lopes - MInfra
Andre Paiva Menezes - MInfra
Bruno Carvalho Guedes Pereira - ANAC
Carlos Eduardo R. de Mendonça - EPE
Claudio Navarro - ME
Danielle Ornelas - MME
Diogo Valerio - ANP
Edie Andreeto Junior- ME
Eduardo Roberto Zana - ANP
Eduardo Tati Nobrega - MInfra
Fabio da Silva Vinhado - ANP
Fernando Franke - CADE
Frederico Alves Silva Ribeiro - ANAC
Guilherme Natividade Hecht - ANAC
Jackeline Goncalves de Oliveira - MInfra
Jader Pires Vieira de Souza - ANP
Jessica Goncalves Oliveira - ANP
Jose Barreto de Andrade Neto - ANAC
Julio Cesar Candia Nishida - ANP
Karla Branquinho dos Santos - MInfra
Marcelo C. B. Cavalcanti - EPE
Miguel Crisostomo Brito Leite - ME
Pedro Milhomem - MME
Rafaela Helcias Côrtes - MInfra
Ricardo Castro - CADE
Ricardo Chaves de Melo - MInfra
Rodrigo Milão de Paiva - ANP