

I. Introdução

1. A Consulta Prévia nº 2/2025 teve como escopo o recebimento de comentários e sugestões ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório 1 do Mercado de Combustíveis de Aviação (4651662) referente à revisão dos atos normativos que tratam do exercício da atividade de distribuição e revenda de combustíveis de aviação, Resoluções ANP nº 935/2023 e nº 936/2023, ação 4.18 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2022-2023..

2. Conforme Decisão de Diretoria nº 317/2025 (5013347), de 29/05/2025, foi aprovada a realização de consulta prévia ao conteúdo do relatório mencionado, pelo período de quarenta e cinco dias. De acordo com a Publicação do Aviso de Consulta Prévia nº 2/2025 (5026722), a consulta prévia ocorreu a partir do dia 05 de junho de 2025 até o 21 de julho de 2025, quando o documento em questão esteve aberto ao escrutínio público, sendo oportunizada a participação social a todos os interessados por meio do envio de contribuições ao relatório.

3. Com a referida consulta para o recebimento de contribuições ao citado relatório, que objetiva avaliar sobre a revisão das Resoluções ANP nº 935/2023 e nº 936/2023, de 5 de outubro de 2023, buscou-se atender ao disposto no Decreto nº 10.411/2020 e no art. 25 da Portaria ANP nº 265/2020, possibilitando um período de participação social e seguindo-se as disposições da Resolução ANP nº 846, de 25 de junho de 2021 e da Instrução Normativa ANP nº 8, de 17 de agosto de 2021, que normatizam a participação social no processo decisório referente à regulação da ANP. De acordo com o artigo 2º da Resolução ANP nº 846/2021: " (...) a promoção da participação social tem por objetivos: I - obter contribuições de agentes econômicos, consumidores ou usuários de bens e serviços da indústria do petróleo, gás natural e biocombustíveis sobre o ato normativo proposto ou a matéria regulatória em discussão; e II - dar publicidade, transparência e legitimidade às ações regulatórias".

4. Nesse contexto, cabe observar que o artigo 11 da Resolução ANP nº 846/2021, que versa sobre a obrigatoriedade de publicação do relatório de consulta prévia no prazo de até trinta dias após o término do prazo da consulta (§ 1º) e elenca as informações mínimas que devem ser apresentadas no relatório. Segundo esse artigo:

Art. 11. O relatório da consulta prévia e o relatório da consulta pública serão disponibilizados no sítio da ANP na internet e conterão, no mínimo, as seguintes informações:

I - a quantidade de contribuições recebidas;

II - a quantidade de participantes classificada por perfil;

III - as contribuições recebidas, acompanhadas da justificativa e da identificação do participante;

e

(...)

§ 1º O relatório da consulta prévia será disponibilizado em até trinta dias úteis após o término do prazo da consulta.

(...)

5. Este Relatório tem como propósito o cumprimento do disposto no artigo acima transcrito.

6. Na Seção II, a seguir, será apresentada a quantidade de contribuições recebidas *via forms* e tabela com identificação dos participantes classificada por perfil, bem como os documentos protocolados via Sistema Eletrônico de Informações (SEI). Na Seção III, serão apresentadas tabelas, segregadas por seção do relatório, com a integralidade das contribuições recebidas *via forms*, acompanhadas da justificativa e identificadas por participante.

II. Contribuições Recebidas no Âmbito da Consulta Prévia do RAIR nº 02/2025/SDL

a) Contribuições recebidas via formulário *forms*

7. No período da consulta prévia, foram preenchidos 8 formulários *forms*, por um total de sete contribuintes: cinco agentes econômicos e dois órgãos de classe ou associações. A descrição dos participantes, bem como o perfil são apresentados na Tabela 1 abaixo.

8. Alguns formulários foram preenchidos como teste e foram descartados.

Tabela 1 - Participantes da Consulta Prévia nº 2/2025 via *forms* e Perfil

Nome/Organização	Perfil
Exolum Aviação Brasil Ltda.	Agente Econômico
Gran Petro Distribuidora de Combustíveis Ltda.	Agente Econômico
Petroleo Brasileiro S.A.	Agente Econômico
Raízen S.A.	Agente Econômico
Vibra Energia S.A.	Agente Econômico
International Air Transport Association - IATA	Órgão de Classe ou Associação
Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás - IBP	Órgão de Classe ou Associação

9. As tabelas com a integralidade das contribuições recebidas via formulários *forms* serão apresentadas na Seção III deste relatório.

b) Documentos protocolados no Sistema Eletrônico de Informações (SEI), no processo SEI nº 48610.208032/2022-13

10. Além do preenchimento dos formulários *forms*, foram protocolados no processo SEI nº 48610.208032/2022-13, cinco arquivos com documentos relacionados à Consulta Prévia nº 2/2025, apresentados por um total de quatro empresas/associações. Estes documentos terão versão pública no SEI a fim de que seus conteúdos possam ser consultados.

11. A Tabela 2, com a relação dos documentos protocolados no SEI, é apresentada abaixo.

Tabela 2 - Documentos protocolados no SEI relativos à Consulta Prévia nº 2/2025

Documento SEI	Contribuinte	Perfil
Anexo Estudos Pareceres IBP - CP 02/2025 (5151380)	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás - IBP	Órgão de Classe ou Associação
Anexo Estudo IBP-FGV AVIAÇÃO (5151599)	Petroleo Brasileiro S.A.	Agente Econômico
Anexo Estudo IBP-FGV AVIAÇÃO (5151599)	Petroleo Brasileiro S.A.	Agente Econômico
Carta Cometários sobre Análise de Impacto (5153583)	International Air Transport Association - IATA	Órgão de Classe ou Associação
Carta nº 031/2025/ABR (5158254)	Aeroportos do Brasil - ABR	Órgão de Classe ou Associação

12. Ressalta-se que, no dia 21/07/2025, foi protocolado no processo SEI nº

48610.208032/2022-13, o documento Carta nº 031/2025/ABR (5158254), pela Aeroportos do Brasil - ABR, sendo que esta entidade não enviou contribuições via preenchimento do formulário *forms*.

III - Tabelas com integralidade das contribuições recebidas via formulário *forms*

13. As contribuições recebidas via preenchimento do formulário *forms* estão reproduzidas na sua integralidade nas tabelas a seguir, segregadas por seção do relatório e identificadas por participante, bem como constam da Tabela Consolidação Contribuições Consulta Prévia 02/25 (5182163) acostada a este processo.

Seção	Nome/Organização	Contribuição	Justificativa
	Gran Petro Distribuidora de Combustíveis Ltda.	<p>A ANP precisa incluir na revisão regulatória, a discussão sobre acesso primário aos combustíveis de aviação é muito importante para a entrada de novos agentes, que haja acesso democrático primário nos principais polos de suprimento dos Produtores e/ou Importadores, a regulamentação atual, prevê somente os critérios para autorização de exercício de atividade, sem prever como o novo agente regulado irá exercer a sua atividade sem acesso primário aos polos de suprimentos de (Gasolina de Aviação e Querosene de Aviação).</p> <p>Além do acesso primário acima é importante que a ANP, inclua na discussão da revisão regulatória mais liberdade de comercialização aos revendedores independentes, pois estes revendedores acabam tendo sua atividade limitada quando não podem comercializar combustíveis de aviação com outros revendedores independentes como é autorizado ao revendedor vinculado.</p>	<p>O País possui 9 refinarias que produzem QAV e apenas 1 Refinaria que produz GAV, sem acesso primário a estes pontos de suprimento, o potencial novo agente, não consegue iniciar sua atividade de distribuição ou revenda de combustíveis de aviação.</p>

Petrobras	<p>Ressalta-se que as mais diversas fontes de informações devem ser consideradas para embasar a decisão pela intervenção pelo regulador. A partir dessa premissa e tendo por objetivo agregar com o processo regulatório em pauta, que a Petrobras, como agente regulado, apresenta suas contribuições .</p>	<p>A regulação estatal, em especial a regulação da ANP exerce papel fundamental na organização de mercados e na correção de falhas. Ao estabelecer normas e mecanismos de controle, a regulação deve visar a promoção da segurança jurídica, previsibilidade, qualidade de serviços, dentre outros. Entretanto, a atuação regulatória deve observar parâmetros de legitimidade, proporcionalidade e racionalidade, de modo que a intervenção do Estado seja realizada apenas quando necessária e na medida adequada para alcançar a resolução de um problema. Esse entendimento decorre do princípio da eficiência, previsto no artigo 37 da Constituição Federal e consagrado em boas práticas de governança regulatória.</p> <p>Sob essa perspectiva, a eficiência não se limita ao uso racional de recursos públicos, mas também à escolha de instrumentos regulatórios que produzam os maiores benefícios líquidos possíveis para a sociedade, com o menor custo econômico, jurídico e institucional. Deve-se reconhecer, contudo, que a regulação não é isenta de riscos e pode, em determinadas situações, gerar efeitos deletérios, conhecidos ou mesmo inesperados. Entre os efeitos adversos conhecidos, estão o aumento de custos de conformidade para os agentes regulados e a redução da inovação. Já os efeitos inesperados podem ocorrer quando a regulação produz distorções comportamentais ou econômicas não antecipadas, gerando resultados contrários aos objetivos inicialmente pretendidos ou regulações inócuas.</p>
-----------	--	--

<p>INSTITUTO BRASILEIRO DE PETRÓLEO E GÁS - IBP</p>	<p>O IBP acredita que o desenvolvimento da infraestrutura nacional para movimentação e armazenagem de combustíveis é o caminho para aumentarmos a segurança de abastecimento com eficiência e, portanto, menores custos na cadeia. Nesse sentido, entende importante a harmonização de conceitos entre Agências, e a aproximação entre ANP e ANAC é promissora. Desta forma, é fundamental que os pressupostos das Agências sejam alinhados para evitar interpretações distintas sobre o mesmo objeto. A título de exemplo, o parágrafo 57 da AIR demonstra que a ANAC reconhece conceitos de mercado relevante, alguns aspectos de essencialidade de uma infraestrutura, bem como aplica o acesso a instalações específicas e estabelece que qualquer inclusão ou exclusão de aeródromo precisa passar por escrutínio público. Também é importante que a ANP esclareça, no Resumo Executivo e ao longo da AIR, que as visões apresentadas não representam necessariamente a visão da ANP, tendo sido o objetivo do relatório o levantamento das diferentes perspectivas sobre a matéria. Por fim, salientamos que enviaremos estudos e artigos sobre os temas em análise por meio do SEI, de forma a complementar nossas contribuições.</p>	<p>Conforme OCDE, as discussões sobre acesso são efetivas em promover a competição apenas em casos muito específicos, em que alguns pressupostos devem ser identificados. Ao tratar a questão de forma conjunta, é necessário que as Agências observem os mesmos preceitos e evitem interpretações amplas em desacordo com o benchmark internacional, sob risco de desestimular o investimento e a inovação.</p> <p>O primeiro entendimento que merece atenção é o mercado relevante. Este deve ser definido e analisado caso a caso. No caso da aviação, é consolidado no CADE e ANAC que o mercado relevante é o aeroporto e, portanto, as análises precisam ser feitas por instalação, caso contrário, corre-se o risco de utilizar médias em um país com muitas realidades distintas. Outro ponto importante é que a atividade em si não deve ser destacada do mercado a jusante e a montante para correta contextualização.</p>
<p>Exolum Aviação Brasil Ltda.</p>	<p>50 Decisão do CADE quanto a Gran Petro em Guarulhos e valor das quotas a pagar - O valor de quotas do condomínio do Pool do PAA de Guarulhos a ser realizada por consultoria independente, com base no custo do</p>	<p>50) A figura de um operador logístico independente implica a existência de uma taxa pelos serviços prestados na cadeia logística. No entanto, esta figura elimina a barreira à entrada associada ao pagamento de investimentos</p>

**Seção III.
Estudo do
problema –
Item III.1
Introdução**

investimento não amortizado, e a ser paga pela Gran Petro às atuais 3 Participantes conforme previsto no TCA da Resolução nº 717 de 13/06/23, ainda não foi definido pela ANAC, o que pode causar insegurança jurídica.

53 Certificações internacionais das operações de abastecimento x normas ABNT - As normas ABNT referente as operações em PAAs e de abastecimento de aeronaves não atendem os padrões exigidos pelo JIG (JIG-1, 2, 3, 4, HSSE-MS), Energy Institute (EI-1530, EI-1540, EI-1560) e NFPA ("407 - Standard for Aircraft Fuel Servicing"), entre outras.

57 Existência de vantagem competitiva c/ acesso a PAA e rede hidrantes existentes - O subitem II deste parágrafo 57, faz-nos lembrar a entrada da AirBP no aeroporto de Brasília - BSB, onde a Petrobras Distribuidora e a Shell tinham um Pool operando, e com uma rede de hidrantes atendendo a todas as posições de aeronaves com "pontes de embarque". A AirBP construiu o seu próprio PAA solus, em área disponível no aeroporto e disponibilizada pela Infraero na época, e faz até hoje os seus abastecimentos através de caminhões abastecedores - CTAs. Esta decisão quebrou o oligopólio original em Brasília. A BR e a Shell não autorizaram a entrada da AirBP no Pool por razões comerciais, e dos altos investimentos feitos há anos nas instalações do PAA e na nova rede de hidrantes. Qual seria o preço justo a ser pago pela AirBP à BR-Shell, para compensar estes investimentos feitos há anos?

realizados por operadores anteriores, uma vez que a propriedade da infraestrutura recai sobre o aeroporto ou a concessão aeroportuária, e não sobre a companhia operadora ou petrolífera.

Esta abordagem está alinhada com as recomendações do documento da IATA intitulado "Access to Fuel Infrastructure to Enable Aviation's Decarbonization" (Acesso à infraestrutura de combustível para permitir a descarbonização da aviação), que promove uma reavaliação do modelo de propriedade da infraestrutura. O objetivo é abrir o mercado à concorrência real nos serviços que compõem a cadeia de abastecimento de combustível no contexto aeroportuário. (Referência - IATA: Access to fuel infrastructure to enable aviation's decarbonization).

53)
As operações de fornecimento devem reger-se pela versão mais recente das normas publicadas pelas instituições mencionadas no ponto anterior.

57)
Ver comentários e sugestões semelhantes ao ponto (3) - parágrafo 50 anterior.

	E o que aconteceria caso não houvesse área disponível em Brasília - BSB, como aliás é o caso dos aeroportos de Santos Dumont - SDU e Congonhas -	
International Air Transport Association - IATA	Contribuições da IATA foram formalizadas por meio de protocolo no processo nº 48610.208032/2022-13, conforme disposto no Recibo Eletrônico de Protocolo SEI nº 5153584.	Contribuições da IATA foram formalizadas por meio de protocolo no processo nº 48610.208032/2022-13, conforme disposto no Recibo Eletrônico de Protocolo SEI nº 5153584.

Vibra Energia S.A.	<p>Preliminarmente, a VIBRA reitera todos os pontos abordados nas contribuições apresentadas pelo IBP, que foram amplamente discutidos e aprofundados pelas associadas.</p> <p>A manifestação individual da Vibra tem o intuito de contribuir com o debate de pontos que ultrapassam os apresentados pelo IBP.</p> <p>Destacamos também a preocupação de que sejam utilizados genericamente os critérios e conceitos adotados no TCA (Termos e Condições de Acesso) para aplicação aos aeroportos de Guarulhos e Rio Galeão. É necessário que se faça um estudo detalhado específico para cada operação, considerando as condições e características operacionais de cada localidade. A mera reprodução de normas pertinentes ao porte dos aeroportos de Guarulhos e Rio Galeão para todos os aeroportos podem acarretar distorções de mercado e impedir a própria competição entre os agentes econômicos.</p> <p>Por outro lado, para os parâmetros comuns à atividade, é imprescindível o alinhamento entre as normas da ANP ao que foi exaustivamente trabalhado na ANAC, sendo necessária a manutenção dos preceitos da Resolução ANAC nº 302/2014, alterada pela Resolução ANAC nº 717/2023.</p>	<p>É necessário que se faça um estudo detalhado específico para cada operação, considerando as condições e características operacionais de cada localidade. A mera reprodução de normas pertinentes ao porte dos aeroportos de Guarulhos e Rio Galeão para todos os aeroportos podem acarretar distorções de mercado e impedir a própria competição entre os agentes econômicos.</p>
--------------------	---	--

Seção	Nome/Organização	Contribuição	Justificativa
	Petroleo Brasileiro S.A.	O Relatório de Análise de Impacto Regulatório em pauta não apresenta a necessária descrição e avaliação dos impactos no mercado de QAV como um todo, o que pode	A correta identificação do problema regulatório é etapa essencial para assegurar que a Análise de Impacto Regulatório (AIR) seja capaz de refletir, de forma abrangente e equilibrada, a

trazer vieses na identificação do problema regulatório e, consequentemente, na forma de resolvê-lo.

A afirmação do parágrafo 59. "No mercado brasileiro, historicamente, o fornecimento (produção nacional e importação) e a distribuição de combustíveis de aviação são altamente concentrados. A Petrobras é quase monopolista na produção e importação desses combustíveis." requer esclarecimentos adicionais, conforme justificativa apresentada.

A afirmação do parágrafo 64. "a Petrobras controla a maior parte da infraestrutura destinada ao recebimento da importação de QAV, seja por possuir terminais de sua propriedade operados pela Transpetro, ou por meio de contratação de toda a capacidade de terceiros, como ocorre em Suape" requer ajuste, conforme justificativa apresentada.

realidade do mercado a ser regulado. No caso específico do mercado de QAV, a complexidade da cadeia de suprimento demanda uma análise que considere os efeitos em todos os elos e atores envolvidos. A definição do problema regulatório centrada exclusivamente nos efeitos percebidos por um grupo específico de stakeholders, como as companhias aéreas representadas por entidades de classe (a exemplo da IATA), pode limitar o diagnóstico às consequências diretas sobre a demanda final, sem captar de forma adequada as causas estruturais que originam a situação indesejada. Ainda que seja legítima a preocupação com a elevada concentração do mercado de combustíveis de aviação e com as barreiras de entrada para novos agentes, a descrição do problema precisa contemplar também os aspectos contratuais, operacionais e econômicos que sustentam a atual configuração do setor. Ao priorizar a visão do elo final da cadeia, há o risco de supervalorizar os efeitos de concentração sobre os custos logísticos, sem ponderar, por exemplo, os investimentos realizados em infraestrutura complexa para garantir a segurança operacional e a confiabilidade do abastecimento. Outro aspecto que pode gerar viés na identificação do problema é a ausência de uma avaliação detalhada dos impactos sobre os demais elos da cadeia. Alterações no modelo logístico aeroportuário afetam não apenas as companhias aéreas e as distribuidoras, mas também operadores aeroportuários, concessionárias, importadores potenciais e o elo primário do suprimento.

Sobre a afirmação constante no parágrafo 59, cabe acrescentar

que o mercado brasileiro de combustíveis de aviação é aberto à livre concorrência e não há restrições legais, regulatórias ou logísticas para que outras empresas atuem como importadores de QAV e invistam em infraestrutura associada à cadeia de comercialização, diretamente ou por meio de parcerias contratuais ou estratégicas com o setor logístico. Também cabe no mesmo parágrafo expor maiores detalhes sobre a cadeia de comercialização de QAV no Brasil, incluindo que a Petrobras não possui relação direta com as companhias aéreas. Nesse sentido, a Petrobras comercializa o QAV produzido ou importado apenas para as distribuidoras, que por sua vez, transportam e comercializam o produto para as empresas de transporte aéreo e outros consumidores finais nos aeroportos, ou para os revendedores. Distribuidoras e revendedoras são responsáveis pelas instalações nos aeroportos e pelos serviços de abastecimento. A Petrobras não possui e, portanto, não exerce qualquer poder sobre o acesso à infraestrutura aeroportuária.

Quanto ao parágrafo 64, é necessário corrigir a afirmação de que a Petrobras contrata "...toda a capacidade de terceiros, como ocorre em Suape". A Petrobras, com o objetivo de otimizar suas operações na região Nordeste, estabeleceu contrato referente a parte da tancagem da DECAL em Suape, entretanto, permanecem disponíveis no local toda a infraestrutura das distribuidoras e parte da DECAL, as quais podem ser acessadas por outros interessados em realizar importações.

**Seção III.
Estudo do
problema –
Item III.2.1 O
mercado
brasileiro de**

<p>INSTITUTO BRASILEIRO DE PETRÓLEO E GÁS - IBP</p>	<p>Embora seja ferramenta consolidada e amplamente utilizada, a concentração de mercado não deve ser avaliada somente pelo IHH, sendo necessário avaliar os motivos e contextos que explicam esta realidade. Por exemplo, um mercado pode ser concentrado em função da necessidade de elevados investimentos vis a vis outras oportunidades disponíveis, ou em função das escalas e viabilidade econômica envolvidas em cada mercado. Por este motivo, a avaliação de concentração deveria focar nos mercados relevantes de cada infraestrutura (ex. mercado Galeão / mercado GRU). O contexto do qual o ativo analisado está inserido deve também ser analisado, qual o tamanho do mercado, quantos clientes são atendidos, etc.</p> <p>O estudo desenvolvido pelo IBP e pela FGV traz informações adicionais sobre o mercado, demonstrando que historicamente há poucas companhias aéreas e poucos agentes no suprimento e na distribuição, não em função de barreiras à entrada, mas devido às limitações da demanda e necessidade de elevados investimentos para ingresso neste setor.</p>	<p>O aprofundamento nos mercados relevantes das infraestruturas permite identificar de forma mais assertiva o nível de competição, como ela ocorre, e a viabilidade de alternativas aderentes a cada contexto.</p>
<p>Exolum Aviação Brasil Ltda.</p>	<p>114 O modelo de “operador logístico” independente de combustíveis de aviação - O modelo de operador logístico independente é uma realidade em diversos países do mundo, e reconhecido por diversas empresas aéreas, por ter trazido ao mercado importantes conquistas e um verdadeiro “breakthrough” no modus-operandi, e.g. “open-access”, suprimento confiável e ético, tratamento igual a todos os Participantes, transparência ao tornar</p>	<p>114) As grandes vantagens das diferentes estruturas de gestão da infraestrutura de combustível de um aeroporto, utilizando o novo modelo de negócio de “Operador Logístico Independente” e identificadas pela IATA há anos, estão listadas abaixo. a). “Open Access” - concorrência</p> <ul style="list-style-type: none"> • O suprimento ao aeroporto é realmente aberto a todos • Acesso ao Pool é aberto, justo e não discriminatório • Qualquer Distribuidora com um contrato de cia aérea pode

combustíveis de aviação

público os valores das taxas de “throughput fee” e de “into-plane fee”, através de um processo de concorrência sob a coordenação da Concessionária do Aeroporto e supervisão da Autoridade Aeroportuária, e.g. ANAC. É bom lembrar os principais benefícios da implementação de modelo de “open access”, através de único operador logístico não comercial:

- Aumentar a competitividade no preço do combustível
- Não fornecer tratamento preferencial a nenhum fornecedor de combustível
- Eliminar barreiras de entrada
- Promover a entrada de novos fornecedores de combustível
- Evitar conflito de interesses
- Focar na qualidade dos serviços prestados
- Beneficiar o aeroporto e torná-lo mais atraente para as cias aéreas (menores preços)

- Concluindo, a afirmação feita que o Operador Logístico acrescenta mais um elo na cadeia de suprimento do Jet A, é incorreta, na medida que este reduz o preço final do Jet A, forçando que as Distribuidoras removam as parcelas referentes ao “Throughput Fee”, i.e. “tank-farm fee” + “into-plane fee”, do valor do seu Diferencial de Preço do produto. Importante lembrar que as cias. aéreas são conhecedoras dos detalhes da composição de preço do produto, bem como das parcelas que compõem o Diferencial de Preço das Distribuidoras.

- Dando continuidade ao comentário anterior, e considerando que esse elo já faz parte da cadeia de suprimentos, a incorporação de operadores independentes visa reduzir esses custos e

fornecer

- As companhias aéreas podem se auto abastecer, inclusive através de importação
- Concorrência saudável entre fornecedores / as Distribuidoras.
- NÃO há propriedade exclusiva de nenhuma Distribuidora de Combustíveis

b). “Suprimento” - confiável e ético

- Suprimento confiável e adequado (várias Distribuidoras suprimindo o PAA)
- Quantidades e preços livremente negociáveis entre cias aéreas e distribuidoras
- Sistema competitivo em termos de custos, eficiente e eficaz operacionalmente
- Operação transparente e evitando conflito de interesses
- Níveis de estoque de reserva conservadores
- Instalação dimensionada corretamente permite uma melhora operacional
- Contratos que permitem investimentos e a sua recuperação no longo prazo

c). “Throughput Fee” e “Into-plane Fee”

- Mesma “Throughput Fee” e “Into-plane Fee” aplicam-se a todos (tratamento igual)
- Distribuída para Operador - para cobrir os custos operacionais, e também para
- Autoridade Aeroportuária / Concessionária - para cobrir aluguel do terreno
- Capex é 100% financiado pelo Operador / investidor (construção e ampliações
- Retorno sobre o Investimento - controlado por cláusula contratual sobre TIR (IRR)

d). “Governança” - transparente e robusta

- Associação de Gestão presidido pela Autoridade Aeroportuária / Concessionária
- Representado p/ fornecedores,

<p>incentivar a abertura de mercado, promovendo a concorrência e reduzindo os preços dos combustíveis.</p> <p>- Em um caso recente, foi demonstrado que o modelo de negócios no Brasil exigia um ROIC significativamente maior do que o exigido por um operador logístico independente, como a Exolum.</p> <p>115 O modelo brasileiro atual c/ PAA individual ou compartilhado entre Distribuidoras</p> <p>- As Distribuidoras de combustíveis de aviação possuem instalações individuais em aeroportos médios e pequenos, e geralmente instalações compartilhadas – “Pool” em grandes aeroportos. Os contratos atuais entre as 3 (três) Distribuidoras de combustíveis de aviação que gerem as instalações conjuntas - “Pools”, existentes em diversos aeroportos brasileiros possuem Cláusulas “draconianas”, que basicamente impedem o “livre acesso” de novos entrantes neste mercado, tornando a comercialização do Jet A em um verdadeiro “oligopólio”. Isto acarreta um custo adicional no manuseio e armazenagem do produto, bem como na operação de abastecimento de aeronaves - “into-plane”. Isto causa um custo adicional ao já muito alto preço do produto (produzido localmente ou importado) vendido às cias aéreas.</p> <p>124 Agente Econômico responsável pela instalação do PAA</p> <p>- Os PAAs no Brasil são na sua grande maioria de propriedade das Distribuidoras, podendo ser</p>	<p>operadores de instalações, cias aéreas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informações operacionais e de “Throughput” compartilhadas regularmente • Não conceder tratamento especial a nenhuma Distribuidora de Combustíveis • Responsável por aprovar: <ul style="list-style-type: none"> ✓ “Throughput Fee” e “Into-plane Fee” ✓ Orçamentos dos Operadores ✓ Desenvolvimento de instalações - PAA - Conforme já mencionado anteriormente no item 8 - parágrafo 110, o modelo de “operador logístico” independente de aviação é amplamente utilizado em todo mundo, e tem a remuneração do aeroporto (“Airport Fee”) pré-definida pela Concessionária do Aeroporto e referendada pela Autoridade Aeroportuária - ANAC. - Entretanto, a remuneração por volume abastecido é definida através de uma concorrência entre as Partes Interessadas, e.g. Operadores Logísticos, Distribuidoras e, eventualmente, as companhias aéreas. Nesta ocasião, é definida como empresa vencedora a que apresenta o menor “Throughput Fee”, i.e. “tank-farm fee” + “into-plane fee”. Estes valores passam a ser de domínio público, para empresas nacionais, estrangeiras ou esporádicas. - Como o Diferencial de Preço cobrado pelas Distribuidoras às empresas aéreas representa cerca de 3% a 5% do preço total do Jet A internacional (para voos ao exterior), e os custos de tancagem e “into-plane” são cerca de 25% cada, sobre o valor total do Diferencial das Distribuidoras, i.e. 50% do diferencial serão conhecidos pelos Clientes (público), o que força a uma concorrência maior entre as Distribuidoras. Por consequência, o Diferencial de Preço das
--	---

		<p>operadas diretamente por seus funcionários, ou por funcionários do Revendedor. Na segunda situação, o PAA terá dois CNPJ alocados à mesma instalação, i.e. Distribuidor e Revendedor, para fins de venda de produto e prestação de serviço de ambos.</p> <p>129 Instalações de PAAs de Distribuidores, Revendedores e Operadores Logísticos - A regulação deve ser adequada às práticas de mercado para instalações similares, e operadas indistintamente por Distribuidores, Revendedores ou Operadores Logísticos.</p>	<p>Distribuidoras ficará bem menor, tornando o preço do produto mais barato.</p> <p>- O Operador Logístico único terá melhor performance e produtividade, com um menor Capex em instalações fixas e móveis, financiando 100% as novas construções e/ou ampliações do PAA, bem como a rede de hidrantes, e, com um menor Opex na operação total do PAA e nos abastecimentos de aeronaves, que são os processos “chave”.</p>
--	--	---	--

Seção	Nome/Organização	Contribuição	Justificativa
-------	------------------	--------------	---------------

	<p>Gran Petro Distribuidora de Combustíveis Ltda.</p>	<p>A ANP deve incluir na revisão regulatória que todos os Pool/PAA's, que são operados de forma compartilhada devem ser operados por agente desverticalizado, com acesso livre e não discriminatório, isto fará com que a competição nos principais aeroportos do país (Guarulhos, Galeão, Congonhas, Viracopos, Confins, Recife, Salvador e demais) seja mais acirrada. Além do livre acesso aos PAA/Pools, a ANP deve incluir na discussão a regulação de self-supply em pequenos aeroportos, com a implantação de PAA's de atendimento autônomo como já funciona em pequenos aeroportos nos EUA e Europa, pois isto trará mais capilaridade no suprimento da aviação civil e militar no país, pois os grandes Players do mercado estão deixando de operar em áreas mais remotas no país, deixando grandes áreas sem suprimento de combustíveis de aviação. Outra discussão que poderia ser abordada é o Delivery de Combustíveis de aviação, esta alternativa já consolidada em outros países e aqui no Brasil, no segmento automotivo, pode levar mais flexibilidade e competitividade para aeroportos de heliportos de utilização sazonal como ocorre em regiões turísticas</p>	<p>A inclusão destas discussões nesta revisão regulatória, trará mais competitividade na comercialização dos combustíveis de aviação e permitirá que a Agência consiga monitorar e fiscalizar toda a cadeia logística de distribuição e revenda dos combustíveis de aviação, inibindo atividades irregulares que já ocorrem no País atualmente, principalmente no segmento de aviação agrícola.</p>
--	---	--	---

<p>Petroleo Brasileiro S.A.</p>	<p>A afirmação do parágrafo 91. "Quanto às fontes de suprimento, é entendido que a competição favorece o abastecimento. No mercado brasileiro, em âmbito nacional, há uma concentração no suprimento, que tem a Petrobras como maior fornecedor. Há também situações específicas de caráter regional." requer ajuste, conforme justificativa apresentada.</p> <p>A afirmação do parágrafo 105. "Problemas de acesso ao QAV, pela entrega exclusivamente por dutos da refinaria para os aeroportos GRU e GIG, o que traz eficiência logística, mas dificulta, a princípio, a contestação de mercado por produtos importados ou produzidos em outras regiões; e pela infraestrutura deficiente nos portos para recebimento de produto importado, e quase totalidade das importações realizadas pela Petrobras, devido principalmente à escala (baixo volume);" requer ajuste, conforme justificativa apresentada.</p>	<p>Sobre o parágrafo 91. A Petrobras, como principal fornecedora nacional, possui uma malha logística integrada que permite redirecionar rapidamente produtos entre regiões em caso de contingência, com maior eficiência e menor custo. Desta forma, cabe considerar no Relatório de Impacto Regulatório em pauta que, para o caso brasileiro, a posição da Petrobras proporciona ao país importantes vantagens operacionais.</p> <p>Sobre o parágrafo 105. Cabe ressaltar que a entrega dutoviária confere maior confiabilidade ao suprimento os dois principais aeroportos do país, entretanto, há ativos disponíveis nessa região para importação de derivados, utilizados atualmente para importação de gasolina e diesel, mas que estariam aptos também à importação de combustíveis de aviação.</p>
<p>INSTITUTO BRASILEIRO DE PETRÓLEO E GÁS - IBP</p>	<p>O relatório enfatiza que as dificuldades de acesso aos PAAs consistem em barreiras à entrada. Nesse sentido, sugerimos localizar e aprofundar tal discussão, apontando evidências desta suposta dificuldade. Destacamos que historicamente as concessionárias GRU Airport e RioGaleão já se manifestaram sobre a disponibilidade de áreas para construção de instalações para distribuição de combustíveis de aviação, e que os contratos assinados com a ANAC estabelecem que a única hipótese de restrição de acesso seria a falta de capacidade de atender à solicitação de novos entrantes, o que não é o caso. A operação do aeroporto em si já é um monopólio natural e desta forma estimular que outras atividades no aeroporto sejam feitas de forma monopolística pode ser prejudicial à</p>	<p>Conforme OCDE, as discussões sobre acesso a infraestrutura têm potencial de desestimular o investimento e a inovação, sendo efetiva em promover a competição apenas em casos muito específicos. Isto em função da insegurança jurídica gerada aos investidores em benefício de terceiros interessados caracterizados como free riders, que não desenvolvem suas infraestruturas, buscando apenas se utilizar das infraestruturas existentes sem tomar o risco associado aos investimentos. Com relação ao "alto custo do QAV", é necessário considerar que a logística</p>

competição, no final.

Além disso, vale destacar casos como da AirBP, da AirBP/Petrobahia e da Rede Sol que, desejosas de ingressar neste mercado, construíram suas próprias infraestruturas e passaram a operar no segmento de combustíveis de aviação. O parágrafo 62 sinaliza um entendimento da ANP que a competição somente pode ocorrer por meio do acesso, desconsiderando a viabilidade da constituição de outras alternativas de aquisição/suprimento/distribuição mediante investimentos. Esta é uma afirmação que desconsidera a realidade da maior parte dos PAAs de abastecimento no Brasil bem como a realidade em que cada um está inserido quando analisado o mercado de atual (empresas aéreas e passageiros)

Embora a ANP sinalize que não reabrirá as discussões sobre acesso, já regulado pela ANAC, a AIR traz amplo relato sobre a questão e enfatiza potenciais impactos na competição nos mercados, como a ideia de que eventual acesso poderia reduzir os custos do abastecimento. Fundamental analisar a composição de preços atual e estimar o potencial benefício considerando que há riscos e externalidades associados. Os estudos apresentado pelo IBP no âmbito desta consulta prévia trazem informações adicionais sobre estes temas.

O texto avança para a conclusão de que o fornecimento de SAF em aeroportos requer o livre acesso (parágrafo 95) e que restrições na cadeia de abastecimento representam barreiras para a implantação do SAF. No parágrafo 94, é assumido que o aeroporto de Los Angeles seria líder em fornecimento de SAF em função do livre acesso. Tal correlação desconsidera fatores relevantes como: (i) a proximidade da cadeia de fornecimento; (ii) o processo de mistura do renovável com o QAV mineral; (iii) a infraestrutura do aeroporto; (iv) o processo tributário a qual o produto é inserido; entre

representa apenas uma parcela dos custos, e que a competição depende da disponibilidade de diferentes arranjos de infraestrutura. A AIR sugere que medidas pró-competição poderiam reduzir estes custos, mas não delimita qual é esta expectativa.

Quanto ao modelos de operador logístico, o IBP entende que a diversidade de modelos de negócio é um fator importante para promover a competição, mas refuta a ideia de um modelo único pois isso cria uma reserva de mercado e vai de encontro à legislação atual (ex. Lei 13.874/2019).

outros aspectos.

O parágrafo 96, afirma a agência que "a melhor opção de fornecimento de combustíveis de aviação seria através do Operador Logístico, pois este apresenta uma forma de operação isenta e sem interesses comerciais". Ao assumir esta ideia desconsidera-se que o operador logístico também é uma empresa e tem interesse comercial, como qualquer outra. Apesar de um bom modelo de operação, a AIR não identifica que modelo pode criar uma reserva de mercado a estabelecer um agente monopolista da operação logística, seja um operador logístico ou mesmo um operador do aeródromo, desconsiderando riscos e custos importantes. Não obstante, somos favoráveis à diversidade de modelos de negócio, observadas a isonomia de requisitos e a garantia de conformidade com os padrões de segurança e qualidade, entendendo que a legislação não veda a qualquer agente deter poder econômico, mas sim abusar deste poder. A concorrência por modelos de operação também é saudável ao mercado livre e competitivo e, portanto, aos consumidores. Também sugerimos aprofundar os pontos listados no parágrafo 105. Ao tratar de um suposto "alto preço do QAV", a AIR não exerce o contraditório, não faz comparação com indicadores internacionais (Argus, Platts, etc.) e não explicita todas as variáveis que compõe o preço do QAV, por exemplo, os valores pagos especificamente pela operação nos aeroportos. Vale destacar que a Nota Técnica Conjunta ANP/ANAC é de 2019, e que somente mais recentemente a ANAC reconheceu a necessidade de aprofundamento destes fatores. O preço do combustível nos aeroportos, assim como a análise de infraestrutura de abastecimento, precisam ser avaliados por localidade e dentro de seus contextos, considerando-se os custos logísticos e o mercado local, empresas aéreas e passageiros. São informações

**Seção III.
Estudo do
problema –
Item III.2.2
Barreiras à
entrada,
condições
de acesso
aos PAAs e
modelos de
negócio
nos
mercados**

	relevantes, pois têm forte influência nos custos e, portanto, nos preços. Por fim, concordamos com a necessidade de a ANP obter mais informações e uniformizar o tratamento dado aos agentes regulados, e a autorização de operação parece ser um instrumento adequado para este fim, tanto para conhecer e dar visibilidade do mercado à sociedade, quanto para equilibrar os requisitos entre agentes que desempenham a mesma	
Exolum Aviação Brasil Ltda.	<p>Atividade desverticalização entre a operação do PAA e a distribuição de combustíveis</p> <p>- A desverticalização da operação do Jet A é um tema em destaque em todo o mundo no momento, já que as “major oil companies” (e.g. Exxon, Shell, BP, Total, Chevron, etc.) estão saindo do varejo da venda de produto, e até mesmo em alguns países, saindo também do refino de produtos destilados, incluindo o Jet A. Essas atividades estão migrando para pequenas petroleiras e/ou distribuidoras, além de operadores logísticos independentes globais ou regionais, que apenas prestam serviços e não comercializam produtos.</p> <p>110 Os principais novos modelos de negócio de combustíveis</p> <p>- O modelo de “self-supply” é utilizado desde a década de 80 em todo o mundo, sendo a sua maior presença nos Estados Unidos, onde as cias aéreas compram o Jet A diretamente das refinarias regionais, e mandam entregar o produto em diversos aeroporto, onde a grande maioria deles é suprido por “pipelines”). Uma grande cia. aérea da América Latina está hoje estudando a compra direta do seu combustível e a entrega dele, nos seus principais hubs na América do Sul e Central, bem como nos Estados Unidos, com as operações de manuseio, armazenagem e abastecimento de aeronaves (i.e. “into-plane”) sendo conduzidos por “operadores logísticos” independentes globais e/ou regionais.</p>	<p>110)</p> <p>Já o modelo de “operador logístico” independentes de aviação são empresas de serviços especializadas no gerenciamento de instalações em aeroportos - PAAs, incluindo o manuseio, armazenamento e bombeio de combustíveis e as operações de abastecimento de aeronaves, com capacidade técnica e financeira para projetar, financiar, construir e operar grandes instalações em Aeroportos e Terminais. Este modelo de infraestrutura está em operação há muitos anos em diversos aeroportos americanos (e.g. Miami, Los Angeles, New York, Atlanta etc.), bem como em Tocúmen/ Panamá, Lima/ Peru, Quito e Guayaquil/ Ecuador, além de diversos aeroportos na Europa e Ásia, sendo que alguns destes com a exclusividade na operação. Esta exclusividade é obtida através de concorrência formal entre os diversos operadores logísticos, e as Distribuidoras, sendo algumas globais e outras regionais.</p> <p>112)</p> <p>- Essa situação representa atualmente uma barreira para que operadores logísticos independentes</p>

<p>de distribuição e revenda</p>	<p>112 Experiência de “operador logístico” internac’l. no processo do Pool de Congonhas - A Concessionária AENA Brasil colocou no seu edital de consulta para determinação de um novo operador das instalações de combustíveis do Aeroporto de Congonhas - CGH, hoje operado pelo Pool da Distribuidoras Vibra e Raízen, que os candidatos deveriam possuir o Certificado ANP de Distribuidor de Combustíveis de Aviação. Inicialmente, era desconhecido pela AENA, o modelo de negócio “operador logístico” independente de aviação, que apenas presta serviços no PAA e no “into-plane”, sem, entretanto, suprir ou vender produto às Distribuidoras e/ou companhias aéreas, e.g. Exolum Aviation</p>	<p>participem de processos semelhantes relacionados à gestão aeroportuária no Brasil.</p>
	<p>Vibra Energia S.A</p> <p>A VIBRA reforça a solicitação do IBP de aprofundar análise, apresentando evidências, de eventuais barreiras que estariam dificultando acesso aos interessados na operação dos PAA. Recentemente a questão de acesso aos terceiros foi amplamente discutida no trâmite do TCA com a ANAC após publicação da Resolução ANAC nº 717/2023.</p> <p>Entre os pontos abordados nas discussões de acesso, a capacidade técnica dos interessados sempre foi apontada com grande preocupação, pela complexidade das operações e alto risco envolvido.</p> <p>A atividade de abastecimento de combustíveis em aeroportos requer expertise comprovada dada a responsabilidade e segurança das operações.</p> <p>Durante o trâmite do TCA, a ANAC se pronunciou, através da Nota Técnica nº 1/2023/GERE/SRA, que não estabelecerá os requisitos operacionais, pois o “aeroporto e as empresas aéreas possuem responsabilidade sobre a segurança do fornecimento do combustível e podem desenvolver formas alternativas de conferir a segurança necessária”.</p> <p>Nesse sentido, a ANAC definiu que os critérios de regularidade jurídica, financeira e técnica seriam</p>	<p>Pela narrativa da AIR, a VIBRA se preocupa que no ímpeto de abrir mercado a qualquer custo, não sejam analisadas com o devido cuidado questões sensíveis e o acesso à operação de forma desestruturada e sem avaliação de consequências, não só excluindo do mercado de aviação empresas que dedicaram longos anos de operação e investimentos em infraestruturas operacionais, desestimulando novos investimentos e ocasionando uma competição desleal aos agentes.</p>

estabelecidos pelos operadores do PAA e concessionárias, mas com tratamento isonômico dos agentes. Para esse tipo de operação, são exigidos altos padrões de segurança operacional, por isso, é imprescindível a comprovação de que o interessado possua certificação JIG (salvo se a norma nacional que vier a tratar do recebimento, armazenagem, filtração, manuseio e expedição de combustíveis de aviação venha a ser tão completa quanto o JIG no detalhamento dos preceitos técnicos e procedimentos operacionais aplicáveis - trataremos mais deste item III.2.3, abaixo).

Dito isto, entendemos que esse aspecto foi amplamente debatido e a ANP deveria se beneficiar das análises já realizadas, mantendo as exigências para os critérios de regularidade jurídica, financeira e técnica definidos pela ANAC, no trâmite do TCA.

Quanto ao acesso às instalações do PAA, cumpre ressaltar que em diversas localidades há área disponível para que possíveis interessados invistam em suas próprias instalações, operando de forma integral e contribuindo para a competição justa no mercado. Porém, o que se observa na prática é que as empresas interessadas na operação dos PAAs não têm interesse no investimento e contribuição ao mercado, desejam apenas usufruir de instalações privadas já existentes, de forma a atuar no mercado de combustíveis se beneficiando das estruturas operacionais sem os elevados custos pertinentes ao setor. Ou mesmo, os próprios operadores aeroportuários/concessionários restringem a entrada de novos agentes, sem razões jurídicas e econômicas plausíveis e com potencial de favorecimentos internos. No que tange à ampliação dos agentes que podem operar o PAA, a VIBRA não se opõe ao ingresso de outros agentes ao mercado, desde que sejam garantidas as mesmas condições e obrigações para todos os agentes, em prol da concorrência

	<p>justa e adequada. Significa dizer que todos os players atuantes no fornecimento de combustíveis devem cumprir regras contratuais e legais equiparáveis e isonômicas, sem benefícios específicos, isenções, etc, que causem distorções para determinada categoria ou tipo de agente, desde a aquisição do produto, passando pela infraestrutura necessária e as condições de operação.</p> <p>Quanto ao modelo de operação por administrador aeroportuário, operador logístico serviço do intoplane exclusivo ao operador logístico, ou produtor/importador, destacamos o risco de monopólio, bem como o risco de o operador do PAA não garantir acesso ou iguais condições aos interessados na operação. O caso relacionado ao acesso ao Aeroporto de Farol de São Tomé, em discussão junto à ANAC, exemplifica nossa preocupação.</p> <p>Solicitamos que a ANP aprofunde o estudo quanto ao melhor modelo operacional a ser adotado, analisando a efetividade de casos semelhantes aos modelos desejados para que não se criem problemas operacionais e concorrenciais ao mercado.</p>	
Vibra Energia S.A	No caso de PAAs militares, há o risco de segregação da área para licenciamento e a LO não abranger a localização do PAA. Entendemos que todos esses pontos devem ser detalhadamente analisados pela ANP para eventual alteração nas normas existentes.	Risco de segregação da área para licenciamento e a LO não abranger a localização do PAA
Raízen S.A.	<p>Considera-se positiva a sugestão de regulamentar a obrigatoriedade de obtenção de Autorização de Operação (AO) como condição para o funcionamento de Parques de Abastecimento de Aeronaves (PAA). Também é importante uniformizar os critérios e condições de operação entre os diversos entes regulados pela Agência.</p> <p>Além disso, por meio da obrigatoriedade de obtenção de autorização de operação para PAAs,</p>	A exigência de prévia obtenção de Autorização de Operação para exploração de infraestrutura de movimentação e armazenagem de combustíveis já existe para diversas instalações reguladas pela ANP. Com efeito, a operação de bases de distribuição, terminais terrestres, terminais aquaviários e dutos deve ser precedida da emissão

a ANP ganhará o conhecimento e as informações necessárias para compreensão das particularidades do setor de aviação, descritas no transcrito do documento divulgado e para o exercício das atribuições fiscalizatórias da Agência.

A exigência de prévia obtenção de autorização para exploração de PAAs não deve ser encarada como barreira à entrada, mas condição de regularidade à exploração deste tipo de instalação. Em meio aos requisitos a serem considerados, sugere-se que haja esforço de compatibilização com a regulamentação de outros órgãos que estabelecem condicionamentos para a operação dessas instalações – como, por exemplo, INMETRO.

Conforme mais detidamente abordado no próximo item do Formulário, a obediência a padrões de qualidade e segurança deve ser um item inegociável. Neste ponto, é temerária a manutenção de permissões para caminhões independentes transitarem no aeroporto, com o intuito de realizar abastecimentos de aeronaves sem condições de rastreabilidade ou controle de qualidade do combustível.

Este tipo de operação não só desincentiva investimentos, como também pode acarretar acidentes em função da procedência desconhecida do combustível – o que, na aviação, pode tomar rapidamente proporções de catástrofe. Para garantir a segurança, a presença de instalação fixa no aeroporto como critério mínimo é fundamental.

No tocante aos modelos de negócio nos mercados de distribuição e revenda, nota-se que hoje existe uma gama variada e bem dinâmica de modelos de negócio possíveis para a aviação, bem como modelagens sem um paralelo aproveitável para os objetivos da presente iniciativa regulatória. Referida flexibilidade assegura arranjos de negócio eficientes e que proporcionam maior

deste ato liberatório. Por meio da imposição desta exigência regulatória, assegura-se que as instalações foram implantadas em conformidade com as obrigações e exigências legais aplicáveis. Assegurar o compliance regulatório na operação de infraestruturas voltadas à movimentação e armazenagem de combustíveis se justifica por imperativos de segurança e proteção ao meio ambiente.

		concorrência no setor. Por conseguinte, é importante que a nova regulação não seja restritiva e tampouco crie um ônus regulatório desproporcional, sem a devida necessidade correspondente.	
--	--	---	--

Seção	Nome/Organização	Contribuição	Justificativa
	Gran Petro Distribuidora de Combustíveis Ltda.	Discute-se muito sobre a aplicação de norma internacionais, mas quando se fala em aplicação dos modelos de operação internacionais os incumbentes criticam tal estratégia, ou seja, os incumbentes desejam que seja aplicado o JIG nos controles de qualidade e operações, mas quando se discute a aplicação de modelos de operação desverticalizados, self-supply e delivery, estes agentes dizem que haverá desincentivo aos investimentos, isto não é uma realidade em outros países, muito pelo contrário, a utilização de regra internacionais e modelos internacionais de operação no Brasil, será muito importante para que o mercado tenha mais investimentos em tecnologias.	A aplicação de norma internacionais de qualidade, já está presente nas normas ABNT, que precisa necessitar incluir são as normas de operação, que normalmente são elaboradas por cada empresa, o que pode ser incluído como regra básica pela própria ABNT.
	Petroleo Brasileiro S.A.	As afirmações dos parágrafos 211, 212 e 213, expostos a seguir, requerem ajustes e complementações, conforme justificativas apresentadas. "211. Quanto às reclamações relativas à precificação do QAV no Brasil, em junho de 2024, a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA - International Air Transport Association) encaminhou correspondência à ANP (SEI nº 4548607), por meio da qual relata que a Petrobras precifica o QAV	Com relação ao preço do QAV no Brasil, a Petrobras esclarece que, no acumulado desde dezembro de 2022 até julho de 2025, a Petrobras reduziu os seus preços de QAV em 32,7%, equivalente a um decréscimo de R\$ 1,66/litro. Considerando inflação no período esta redução é de 40,3%. Sobre a relação entre os preços das passagens aéreas e do QAV no Brasil, em um recorte mais recente, no ano de 2024, as tarifas áreas nominais calculadas pela ANAC (preços de passagens áreas efetivamente vendidas) subiram

	<p>com base no regime de Preço de Paridade de Importação (PPI). Por isso, os preços do QAV no Brasil seriam “os mais elevados do planeta”, permanecendo 11% acima da média dos preços praticados nas Américas e 22% acima dos preços dos BRICS.</p> <p>212. Na mesma correspondência, a IATA alega que não há estímulo à importação por outros participantes do mercado, devido às deficiências de infraestrutura e à falta de transparência nos preços da Petrobras.</p> <p>213. Por sua vez, em 2022, a OCDE[21] comparou a participação do combustível de aviação no custo de empresas aéreas brasileiras, frente à média internacional. O estudo indicou que, para as empresas Azul e GOL, o combustível representa uma parcela do custo superior à média das empresas aéreas da América Latina e, também, substancialmente maior do que a média internacional."</p>	<p>(+)7,7% enquanto os preços de QAV da Petrobras caíram (-)12,1%.</p> <p>Há, portanto, outros fatores que influenciam a formação dos preços das passagens pelas companhias aéreas, que não são associados aos preços de venda de QAV praticados pela Petrobras para as distribuidoras. Os preços pagos pelas Companhias Aéreas para as companhias distribuidoras incluem, além do preço do produtor, tributos, custos e margens de distribuição, e taxas aeroportuárias. Conforme estudo conduzido pela FGV ENERGIA (Análise do Impacto dos Combustíveis de Aviação no Preço da Passagem Aérea de Voos Domésticos), os preços praticados nos aeroportos brasileiros estão em linha com os valores médios pagos por seus concorrentes internacionais.</p> <p>Diante do exposto, a Petrobras sugere que esta Agência Reguladora considere outras abordagens e fontes, bem como estudos de outras instituições, de forma a contemplar em suas análises as várias visões acerca do mercado brasileiro.</p> <p>Nesse sentido, caberia incluir avaliação dos custos com combustível e com pessoal por ASK (Available Seat-Kilometers ou Assentos-Kilômetro Oferecidos), parâmetro de avaliação comumente utilizado pelo setor. Tomando por base o valor unitário (por ASK), pode-se observar que os custos com combustível das companhias aéreas no Brasil são equivalentes aos seus pares internacionais.</p> <p>Maiores detalhes sobre as análises realizadas pela Petrobras constam na Nota Técnica encaminhada por meio do SEI.</p>
--	--	--

<p>INSTITUTO BRASILEIRO DE PETRÓLEO E GÁS - IBP</p>	<p>Sugerimos acrescentar, no histórico da regulamentação setorial, que o processo de concessão de aeroportos não trouxe apenas a necessidade de um olhar mais próximo da ANP em relação ao mercado de combustíveis de aviação dentro dos aeroportos (parágrafo 137), mas também a entrada de outros operadores e a ampliação dos investimentos privados. Esta mudança aumenta a demanda por segurança jurídica e previsibilidade, sob riscos de comprometimento da continuidade destes investimentos. Seja o operador logístico ou uma empresa verticalizada, uma instalação compartilhada em pool ou individual, os investimentos são altos e precisam ter retorno financeiro para que sejam realizados.</p> <p>Nesse contexto, as discussões de acesso a infraestruturas ganham outros contornos, que muitas vezes não são adequadamente aprofundados.</p> <p>Além disso, vale destacar que o setor de aviação é muito rigoroso quanto aos padrões de segurança e qualidade, sendo muito difícil que as instalações em PAAs não atendam as boas práticas da armazenagem de combustíveis (parágrafo 157), sob pena de não serem aceitas pelas cias aéreas (conforme observado no parágrafo 221), sendo boa parte delas signatárias desses padrões normativos e referências internacionais.</p>	<p>A mudança de contexto a partir do programa de concessões tornou ainda mais relevantes as preocupações com a segurança jurídica e a estabilidade regulatória para atração de investimentos. Atualmente, o cenário fiscal brasileiro e o déficit nacional de infraestruturas acrescentam camadas de complexidade a esta realidade, sendo de fundamental importância fomentar um ambiente atrativo a novos investimentos. A diversidade de modelos de negócio contribui para este objetivo, porém o acesso compulsório a instalações, sem a observância de condições muito específicas, pode comprometer o investimento e a inovação (OCDE).</p>
<p>Exolum Aviação Brasil Ltda.</p>	<p>140 Importação de combustível de aviação / Resolução ANP nº 959/2023</p>	<p>O modelo de operador logístico independente é uma realidade em diversos países do mundo, e</p>

- O consumidor final (cia. aérea) pode importar o seu próprio Jet A e armazená-lo no PAA com o Operador Logístico, fazendo o seu próprio “into-plane”, ou, fazendo-o através do Operador Logístico também. Notar que o “gargalo” deste processo será o aluguel de tancagem no porto de chegada, através de um Operador Logístico Portuário, ou da Petrobras.

146 Empresas autorizadas como comercial exportadora de combustível de aviação
- As cias aéreas na condição de “self-supply” ao voar para o exterior (consumidor final), são consideradas como exportadoras de Jet A, e necessitarão de autorização formal para tal.

147 Comercialização de combustível de aviação no Brasil / Figura III.2.3.1
- A operação de pista (“into-plane”) mostrada na Figura III.2.3.1 não necessariamente precisa ser “individual”, podendo também ser em “Pool”, ou/e através de um Operador Logístico independente também (com exclusividade ou não).
- Essa prática é muito difundida na América Latina, pois é mais eficiente e implica em menores custos operacionais.

150 Documentação necessária / Resolução ANP nº 960/2023
- Importante rever o texto deste parágrafo, incluindo o modelo de Operador Logístico, com a necessidade de AO (Autorização de Operação) ou AEO (Autorização para

reconhecido por diversas empresas aéreas, por ter trazido ao mercado importantes conquistas e um verdadeiro “breakthrough” no modus-operandi, e.g. “open-access”, suprimento confiável e ético, tratamento igual a todos os Participantes, transparência ao tornar público os valores das taxas de “throughput fee” e de “into-plane fee”, através de um processo de concorrência sob a coordenação da Concessionária do Aeroporto e supervisão da Autoridade Aeroportuária, e.g. ANAC.

Seção III. Estudo do problema – Item III.2.3 Regulamentação e normas internacionais aplicáveis à distribuição e revenda de combustíveis

Exercício da Atividade) para operação em PAA.

154 Instalação de PAAs dentro de aeroportos / Previsão Regulatória
- Importante rever texto deste parágrafo, incluindo o modelo de Operador Logístico.

159 Livre acesso aos terminais aquaviários / Resolução ANP nº 881/2022
- Conforme mencionamos no item 17 anterior, é essencial para a importação de Jet A no modelo “self-supply” pela cia. aérea, que haja tancagem disponível no Terminal de São Sebastião da Petrobras, ou em terminais de Operadores Logísticos Portuários.

161 Regulamentação atual da ANP / Distribuição e Revenda de Aviação
- Importante incluir o modelo de Operador Logístico na atual regulamentação.

179 Joint Inspection Group / Padrões internacionais ref. a combustíveis de aviação
- Peço que corrijam o texto da norma mencionada do Energy Institute EI 1530, bem como incluam as 3 normas e padrões a seguir: JIG 3 (Aviation Fuel Quality Control and Operating Procedures for Jointly Operated Supply & Distribution Facilities), EI 1540 (Design, Construction, Operation and Maintenance of Aviation Fuelling Facilities), EI 1560 (Recommended Practice for the Operation, Inspection, Maintenance and Commissioning of Aviation Fuel Hydrant Systems and Hydrant System Extensions).

Vibra Energia S.A	<p>Dentro da proposta apresentada, a ANP deverá fiscalizar de forma mais efetiva o setor, se baseando nas normas vigentes, especialmente a NBR 15.216 (ou outra que a vier substituir) para que tenha abrangência sobre todos os aspectos técnicos relevantes à operação, segurança e proteção do meio ambiente.</p> <p>Entendemos que estes pontos só serão garantidos se a norma nacional abarcar todos os preceitos técnicos e procedimentos operacionais detalhadamente descritos pelo JIG, instituição que, reconhecidamente, aborda os assuntos relativos a operações de combustíveis de aviação com a profundidade necessária, tanto que é referenciada pela IATA nos seus regramentos.</p> <p>Por fim, como a AIR indica que as normas relacionadas à autorização de atividade serão aplicáveis também a PAAs militares, importante ouvir os militares a respeito para evitar conflitos de competência e divergências de interpretação quando da aplicação da norma.</p>	<p>Este aspecto é imprescindível, em especial nos casos de compartilhamento de infraestrutura por mais de uma empresa e no caso de prestação de serviços por parte de: (i) operador logístico, (ii) administrador aeroportuário, (iii) detentor de concessão de aeroporto, ou (iv) produtor/importador de combustíveis de aviação. Nesses casos, o receptor do serviço precisará estar seguro de que os procedimentos que envolvem o recebimento, armazenagem, manuseio, filtração, controle de qualidade e expedição dos combustíveis de aviação, bem como as ações relacionadas à segurança e à preservação do meio ambiente, estão sendo adotados pelo prestador de serviços, até para poder se comprometer com o cliente que receberá o combustível e que, não raro, estabelece os parâmetros do JIG como requisitos mínimos (como é o caso das empresas associadas à IATA).</p>
Raízen S.A.	<p>As operações de aviação obedecem a normas e padrões técnicos internacionais relevantes. Nesse sentido, para obtenção de AO nos principais aeroportos do país, notadamente, os que possuem infraestrutura de hidrantes, a análise e incorporação, no âmbito desta Consulta Prévia, dos parâmetros exigidos pela Joint Inspection Group – Aviation Fuel Supply</p>	<p>Na medida em que as operações de aviação têm a necessidade de manutenção de altos padrões de segurança e qualidade, bem como é atividade de relevante caráter de interesse público, em que continuidade e constância da operação são características intrínsecas do setor, é essencial que sejam previstos de regularidade jurídica, técnica e financeira a serem atendidos pelas empresas.</p>

Standards (JIG, na sigla em inglês) ou equivalente – tais como a EI 1530 e a Def Stan 91-091 - é altamente recomendável.

Observa-se que não basta a associação da empresa ao JIG, de obtenção fácil e meramente protocolar, e sim a exigência de certificado de vistoria recente, perante auditor credenciado pelo JIG, atingindo resultado satisfatório e pontuação correspondente. Importante destacar que a importância de atendimento a requisitos técnicos foi, também, reconhecida pela ANAC no âmbito da Res. ANAC nº 717/2023.

Por sua vez, para os aeroportos nacionais como um todo, no que se refere à regularidade técnica, é importante considerar requisitos compatíveis às melhores práticas de mercado e que assegurem o devido endereçamento a questões de segurança e proteção ao meio ambiente, previamente à concessão da AO. Vale indicar, por analogia, o entendimento jurisprudencial do Tribunal de Contas da União (TCU) em sua Súmula 263, da qual se extrai a legitimidade da solicitação de requisitos mínimos de capacidade técnica, de forma proporcional à dimensão e complexidade do objeto, sem que isso seja considerada uma barreira artificial a terceiros. Além disso, no âmbito de empresas concessionárias de infraestrutura aeroportuária, há o critério de que os proponentes possuam estrutura técnica e operacional adequada.

A preocupação com o atendimento de tais requisitos é de grande relevância, tendo em vista os riscos associados à realização da atividade de movimentação, armazenagem e abastecimento de combustíveis líquidos. Frente a isso, a Raízen considera que os requisitos mínimos a serem atendidos devem estar adequados ao nível de complexidade que a operação em aeroportos exige, tais como, mas não se limitando, o atendimento a requisitos técnicos específicos e a correspondência financeira para fazer face a eventuais danos causados.

Já no que cumpre à capacidade financeira, em determinados aeródromos, já foi exigida a apresentação de fluxo de caixa para os 24 meses subsequentes à assinatura do contrato, indicando a origem dos recursos e o pagamento dos valores dos investimentos em manutenção e operação. Capital social mínimo é um destes critérios.

À título de exemplo, no procedimento de pré-qualificação de operadores portuários, previsto na Portaria SEP nº 111/2013, consideram-se, dentre os documentos de comprovação da idoneidade financeira, a comprovação de possuir patrimônio líquido compatível o objeto, além de referências bancárias expedidas por instituições de crédito relativas à pessoa jurídica e aos seus representantes legais.

Considerando a quantidade de obrigações e requisitos, existe certo grau de complexidade na execução das atividades envolvidas. Por isso, os procedimentos vinculados às garantias e à segurança das atividades devem ser mais rigorosos para os operadores do PAA. Por sua vez, tanto em termos de requisitos técnicos quanto financeiros e regulatórios, o livre acesso a PAAs deveria buscar a compatibilização com o modelo da ANAC, proposto no âmbito da Res. ANAC nº 717/2023. Para os entrantes, assim, nos moldes já definidos por essa moderna normativa, sugere-se que a ANP considere como padrão o modelo de prestação de serviços,

Seção	Nome/Organização	Contribuição	Justificativa
	INSTITUTO BRASILEIRO DE PETRÓLEO E GÁS - IBP	<p>Sugerimos explorar que o problema regulatório apontado “Modelos de negócio são restritos e há descompasso entre a atuação da ANP e potenciais práticas de mercado”, na realidade, são dois problemas distintos se que interrelacionam.</p> <p>O entendimento muitas vezes sinalizado pela ANP, de que o que não está previsto na regulação está vedado, acaba por restringir os modelos de negócio que a Agência pretende estimular, sobretudo quando se procura regular o agente e não a atividade.</p> <p>Sugerimos ainda aprofundar algumas consequências mencionadas, por exemplo, que a estrutura de mercado não estimula a rivalidade, que os preços são elevados, e que a regulação contribui para a manutenção da concentração.</p> <p>Consideramos que há alto grau de rivalidade na distribuição de combustíveis de aviação, uma vez que as cias aéreas frequentemente revisam contratos e fornecedores, tanto no ambiente doméstico como no internacional, sempre buscando as melhores condições de abastecimento. Importante frisar que a análise de market share das empresas de combustíveis a nível Brasil não reflete as diferenças de investimentos de infraestrutura na cadeia de fornecimento, tampouco o movimento de demanda das empresas aéreas, que apresentam diferenças relevantes de uma localidade para outra.</p> <p>Também não encontramos o fundamento para a mencionada disparidade entre o preço do</p>	Detalhes adicionais nos estudos submetidos via SEI.

**Seção III.
Estudo do
problema
– Item III.3
Árvore do
problema**

QAV no Brasil e em demais países, sobretudo quando comparamos o “CASK FUEL”, indicador que procura equalizar a eficiência das empresas aéreas no uso do combustível conforme seu porte e capilaridade.

Sugerimos ainda revisar as conclusões dos parágrafos 213, 217 e 218.

O primeiro afirma que o combustível representa uma parcela do custo superior à média das empresas aéreas da América Latina e, também, substancialmente maior do que a média internacional, porém nota-se no quadro que a Azul apresenta indicadores muito similares e até melhores que a média da América Latina. Além disso, não se considera que a participação relativa é influenciada por outros custos, a exemplo do custo de pessoal, muito superior na Europa e América do Norte quando comparada ao Brasil. Essa afirmação precisa ser novamente contextualizada com a realidade de custos das empresas aéreas, ignorada na AIR.

Quanto ao paragrafo 217, associa-se uma suposta dificuldade da entrada de novas empresas no mercado como razão para a concentração. Na prática não há pedidos de entrada na grande maioria dos aeroportos e ainda, conforme já manifestado em outros processos, os operadores de aeroportos reconhecem que é possível a outros interessados ingressar neste mercado construindo novas instalações. Porém, em um cenário de baixa demanda, elevados custos de conformidade e limitação de capital, os agentes econômicos tendem a investir em outros setores. Por isso a importância de entender o contexto do mercado antes de concluir e,

	<p>principalmente, propor alternativas a um problema do qual não foi corretamente entendido.</p> <p>No parágrafo 218 parece haver uma mistura de assuntos relativos ao suprimento e à distribuição, que também carece de aprofundamento. Sem prejuízo de se estabelecer uma sistemática para avaliação de pedidos de novos entrantes, como já regulado pela ANAC, não parece razoável supor que arranjos logísticos similares tenham potencial de reduzir significativamente os custos de abastecimento.</p> <p>Some-se a isso o fato de que o preço do QAV é influenciado por diversos fatores externos e internos, a exemplo da cotação do barril, câmbio, tributos, balanço de produção/importação de diesel/QAV, e que a logística e o abastecimento respondem por menos de 10% do custo do produto.</p>	
--	--	--

	Exolum Aviação Brasil Ltda.	<p>190 Árvore do Problema / Desenho Esquemático - Figura III.3.1</p> <p>- Sugerimos incluir na Figura a palavra “Oligopólio” em Consequências, logo após “Estrutura de mercado não estimula a rivalidade”. Sugerimos também incluir em Causas, “Verticalização da Cadeia” logo após “Infraestrutura e ofertas limitadas e concentradas”</p> <p>204 Autorização para o Exercício da Atividade (AEA) / Distribuidores de Aviação</p> <p>- Os Operadores Logísticos deveriam também receber uma AEA de âmbito nacional, de forma análoga ao que já acontece com as Distribuidoras de combustíveis de aviação.</p> <p>210 Modelos de Operador Logístico e “Self-supply” / Afetando competição e preço</p> <p>- Sugerimos incluir no texto: “... tanto no PAA (construção, operação e manutenção), como no sistema de hidrantes, e nos serviços de abastecimento de aeronaves (“into-plane”)”. Sugerimos também incluir: “... pode afetar a competição e o preço final do Jet A, e dificultar o ingresso de novos agentes ...”.</p>	O modelo de “operador logístico” independente de aviação é amplamente utilizado em todo mundo, e tem a remuneração do aeroporto (“Airport Fee”) pré-definida pela Concessionária do Aeroporto e referendada pela Autoridade Aeroportuária - ANAC.
--	-----------------------------	--	---

Seção	Nome/Organização	Contribuição	Justificativa
-------	------------------	--------------	---------------

<p>Seção III. Estudo do problema – Item III.4 Identificação dos atores ou grupos afetados pelo problema</p>	<p>Exolum Aviação Brasil Ltda.</p>	<p>219 Identificação dos atores ou grupos afetados pelo Problema - Sugerimos em Atores Primários, incluir as “cias. aéreas”, que podem influenciar com novas voos, rotas, tempo de solo e “self-supply” (produto, armazenamento e/ou “into-plane”).</p> <p>220 Matriz de interesse e influência dos atores / Figura III.4.1 - Sugerimos alterar na Figura III.4.1 as palavras “Companhias aéreas” para o Quadrante “Alta Influência” e “Alto Interesse”.</p>	<p>As companhias aéreas deveriam ser consideradas como atores relevantes na cadeia de abastecimento, uma vez que são os principais atores que beneficiam da abertura do mercado, o que, em regra geral, faria baixar os preços tanto do combustível como dos custos logísticos.</p>
---	------------------------------------	--	---

Seção	Nome/Organização	Contribuição	Justificativa
	<p>Petroleo Brasileiro S.A.</p> <p>INSTITUTO BRASILEIRO DE</p>	<p>A Análise de Impacto Regulatório (AIR) referente ao mercado de querosene de aviação (QAV) utilizou a experiência internacional como referência para a proposição da figura do operador de PAA e da respectiva autorização de operação que poderá ser concedida a múltiplos agentes. Foram mencionados modelos utilizados em alguns aeroportos internacionais e um estudo da IATA sobre sobre PPAs. Embora a referência a boas práticas internacionais seja importante para identificar alternativas regulatórias já testadas em outros países, é igualmente essencial verificar a adequação desses modelos às especificidades do mercado brasileiro.</p> <p>A seção traz diversos exemplos internacionais,</p>	<p>Conforme Guia Orientativo para Elaboração da Análise de Impacto Regulatório (https://www.gov.br/casacivil/pt-br/assuntos/downloads/diretrizes-gerais-e-guia-orientativo_final_27-09-2018.pdf/view), a experiência internacional pode constituir marco referencial importante, especialmente quando se considera que a tradição de regulação independente no Brasil é bastante recente frente àquela observada em diversos países. Contudo, as experiências observadas internacionalmente devem ser consideradas em conjunto com as especificidades nacionais. A transposição direta de soluções estrangeiras, sem a devida contextualização, pode levar a distorções ou à criação de estruturas regulatórias com baixa efetividade prática. Assim, ainda que a experiência estrangeira demonstre potencial para ampliar a contestabilidade do mercado e reduzir barreiras de entrada na logística aeroportuária, é necessário que a AIR demonstre de forma analítica a compatibilidade desses modelos com a realidade brasileira.</p> <p>O estudo da FGV apresenta benchmarks internacionais e</p>

PETRÓLEO E GÁS
- IBP

porém destaca apenas os modelos e estruturas existentes sem avaliar seus respectivos contextos e mercados. Importante deixar claro que o desenvolvimento dessas infraestruturas não ocorre sem que exista demanda. Para que se tenha ideia, o volume de abastecimento diário no Brasil, de 19,2 MM de litros por dia, é menor do que o volume do principal aeroporto de Londres, sozinho, e o mercado brasileiro é 10 vezes menor que o dos EUA.

Nesse sentido, e sem prejuízo de se permitir uma diversidade de modelos de negócio no mercado nacional, sugerimos aprofundar estes aspectos na AIR. Outro ponto a ser esclarecido consta no parágrafo 238, relativo ao argumento da IATA de que “o controle da infraestrutura pela qual o combustível é movimentado e armazenado em aeroportos geralmente define a estrutura de custo do combustível naquele local”.

Não há fundamentação técnica para tal afirmação, considerando ser esta apenas uma etapa da cadeia de abastecimento e o fato de que a parte logística e o abastecimento representam menos de 10% do custo do produto. Vale destacar que, segundo o parágrafo 239, a própria IATA aponta convivência de modelos de negócio

considerações adicionais importantes.

**Seção III.
Estudo do
problema –
Item III.5
Experiência
internacional**

	de carga própria com modelos terceirizados em mercados maduros. Por fim, concordamos com a necessidade de equilíbrio entre eficiência operacional e sustentabilidade financeira, mas entendemos que o crescimento do aeroporto é que impacta a escalabilidade e adaptabilidade do abastecimento, e não o contrário, conforme colocado no parágrafo	
Exolum Aviação Brasil Ltda.	<p>229.Experiência Internacional / Modelos de Consórcios em diversos aeroportos</p> <p>- Comentário: muitos aeroportos nos USA e no mundo têm PAA e hidrantes arrendados a um ou mais Operadores Logísticos, ou Distribuidora(s) de combustíveis de aviação.</p> <p>235 Experiência Internacional / Modelo de Consórcio – “Joint Ventures”</p> <p>- Comentário: os aeroportos com PAAs e hidrantes de propriedade e/ou operados por Consórcio / “Joint Venture” de investidores privados ou de Distribuidoras de combustíveis de aviação, têm de uma maneira geral o foco totalmente econômico em termos de retorno sobre o investimento no projeto / operação, o que difere dos aeroportos gerenciado por Operador Logístico. Em outras palavras, o custo operacional deste último é menor,</p>	<p>- Mesmo nesta situação, as companhias aéreas comprar o Jet A diretamente de diversas refinarias, solicitando a entrega do produto em diversos aeroportos. Nesta situação, elas pagam “throughput fee” ao Operador Logístico ou Distribuidora que opera o PAA, e pagam o “into-plane fee” ao Operador Logístico ou Distribuidora que abastece seus aviões.</p> <p>- Há aeroportos onde as próprias cias. aéreas fazem o serviço de “into-plane”, através de CTAs ou servidores de hidrante. Esta situação que era muito comum nos anos 80’s e 90’s, tendem a serem descontinuadas devido a “desverticalização” da cadeia de suprimento, e a saída das empresas de petróleo (“majors”) de aeroportos em todo o mundo, vendendo os seus ativos e operações para Operadores Logísticos ou pequenas Distribuidoras locais / regionais.</p> <p>- No caso de instalações individuais de Distribuidoras em médios/ pequenos aeroportos, com ou sem rede de hidrantes, não faz sentido se falar em “acesso livre” a novo entrante em PAA existente, visto que há disponibilidade de área para construção de novos PAAs, e que a operação de abastecimento de aeronaves via caminhões abastecedores nesta situação em particular, é mais econômica e eficiente, com um menor Capex dispendido para abastecer volumes relativamente pequenos ou médios (entre 2.000 a 15.000 litros por</p>

	<p>acarretando um preço final menor do combustível de aviação abastecido neste aeroporto.</p> <p>243 Utilização compartilhada de PAA e hidrantes / Escala e eficiência</p> <p>- Um PAA com suas instalações compartilhadas, seja em Operação Conjunta (“Joint Operations”) ou Consórcio (“Joint Venture”), traz escala de volume total movimentado (“throughput”) e eficiência nas operações de abastecimento de aeronaves (“into-plane”), com melhor utilização dos ativos (menor Capex) e maior eficiência (menor Opex) por participante, o que é essencial para um custo menor da operação (R\$ / litro).</p>	<p>voo).</p> <p>- A exigência de investimento em uma nova instalação, descrita no comentário anterior, representa uma barreira de entrada devido ao alto nível de investimento necessário. A presença de um Operador Logístico independente busca centralizar as operações de armazenagem, e garantir o tratamento equitativo das tarifas aplicadas às empresas petroleiras / Distribuidoras, independentemente do volume de combustível comercializado.</p> <p>- Os investimentos necessários para que cada instalação cumpra as normas internacionais serão assumidos pelo operador logístico independente. Esses investimentos serão recuperados através da cobrança da taxa aplicável, conforme mencionado no ponto anterior. Este modelo permite que a concessionária aeroportuária se concentre exclusivamente na operação do aeroporto, sem intervir na logística do combustível, que será gerenciada integralmente pelo operador logístico, em coordenação com as companhias aéreas, petrolíferas e outros atores relevantes do setor.</p>
Vibra Energia S.A	<p>Cabe ressaltar que em qualquer comparação com os modelos internacionais existentes, deve-se considerar as diferenças de escala e demanda, além da tributação, necessidade de investimentos e realidade econômica de cada país. Atenção às experiências em que não há diversidade de produtores de produto, à verticalização e à infraestrutura disponível, pois são fatores que impactam todos os modelos.</p>	<p>É preciso considerar as particularidades para evitar modelos incompatíveis com a realidade brasileira</p>

Seção	Nome/Organização	Contribuição	Justificativa
Seção IV. Identificação da base legal	Petroleo Brasileiro S.A.	A afirmação do parágrafo 273. "Por outro lado, devem ser preservadas as preocupações com a segurança e qualidade das operações e dos combustíveis, que não podem ser prejudicadas em prol de um eventual aumento de competição." requer atenção e complementação, conforme justificativa apresentada.	A adoção de um novo agente (operador aeroportuário) torna necessária a revisão das atribuições de responsabilidade em relação a qualidade do produto em cada etapa da cadeia.

Seção	Nome/Organização	Contribuição	Justificativa
		<p>291 Regras de Livre Acesso em Pools / Principais Aeroportos</p> <p>- Foi dito na reunião de 12/09/22 entre ANP e ANAC, que “as regras de livre acesso por meio de compartilhamento da infraestrutura de combustíveis de aviação (Pools) caberiam, a princípio, apenas aos aeroportos de Guarulhos (GRU) e do Galeão (GIG)”. Entretanto, somos de opinião que o aeroporto de Viracopos (VCP) e o aeroporto de Brasília (BSB) também deveriam ser considerados nesta mesma situação de “livre acesso” às instalações em Pool.</p> <p>303 Terceirização da operação / Menor custo de passagem - “throughput”</p> <p>- Tanto na Europa (e.g. Espanha, Irlanda/DUB, Lisboa/LIS, Paris/CDG) como na América Latina (e.g. Panamá/PTY, Ecuador/GYE e Peru/LIM), a terceirização das instalações de combustíveis (PAA e hidrantes) é feita através de concorrência pública entre Operadores Logísticos e Distribuidoras. Note que a Exolum Aviation venceu a concessão dos</p>	- Por um período determinado de X anos (geralmente entre 10 e 30 anos), o operador logístico realiza investimentos comprometidos, e é responsável pela operação e manutenção das instalações. Ao final desse período, a infraestrutura reverte para o aeroporto ou para a Estado, que pode decidir se relicita a infraestrutura ou se lhe concede um uso alternativo de acordo com seus interesses.

**Seção VI
Participação
Social**

aeroportos acima listados, e opera como Operador Logístico em mais de 40 aeroportos na Espanha.

307 Operadores Logísticos e Distribuidoras / Requisito de ser membros do JIG
- A grande maioria dos Operadores Logísticos e Distribuidoras de combustíveis de aviação que operam instalações de PAA e hidrantes, através de JVs ou JOs na Europa, América Latina, Ásia e em parte dos USA e Canadá, devem ser somente afiliadas ao JIG. E mais, as empresas devem ter nos seus quadros de funcionários pelo menos um Inspetor de Operações de Aviação, este sim, devidamente possuidor de um Certificado JIG. Pedimos que este item seja incluído no documento de AIR do Mercado de Aviação da ANP.

308 Aprimoramento Regulatório ANP / Definição de Padrão de Operação
- Conforme mencionado pelo IBP, é importante que seja definido um padrão de operação a ser respeitado em instalações compartilhadas compulsoriamente pela ANAC (Pools). Baseando-se nas melhores práticas em aeroportos no mundo todo, solicitamos que sejam incluídos os Padrões JIG de operação em PAAs / hidrantes e operações de abastecimento, conforme lista mencionada no item 4 (parágrafo 53) anterior.

322 Importação de Jet A pelas cias aéreas - "self-supply" / ABEAR
- Conforme mencionado pelo ABEAR, é difícil a importação direta pelas cias. aéreas, devido à dificuldade de

		estocagem do produto e utilização dos pipelines da Petrobras. Entretanto, esta é uma tendência mundial no mercado, visando a diminuição de custo do combustível de aviação, e deve ser utilizada talvez, em breve através do porto de Santos / SP.	
--	--	--	--

Seção	Nome/Organização	Contribuição	Justificativa
Seção VII. Identificação das alternativas – Item VII.3 Apresentação das alternativas	Exolum Aviação Brasil Ltda.	<p>355 Operação de PAAs com novo modelos de negócio / Alternativa “b”</p> <ul style="list-style-type: none"> - Algumas sugestões p/ acrescentar nos impactos positivos da alternativa “b” • Aumentar a competitividade no preço do combustível • Não fornecer tratamento preferencial a nenhum fornecedor de combustível • Eliminar barreiras de entrada p/ novos entrantes • Promover a entrada de novos fornecedores de combustível • Evitar conflito de interesses entre Distribuidoras e cias. aéreas • Especialista em focar na qualidade dos serviços prestados • Tornar o aeroporto mais atraente p/ as cias aéreas (menores preços) • Maior rentabilidade para o aeroporto. • Existência de uma única instalação de FF (e potencialmente um único operador de “into-plane”, se assim definido) 	Como comentário geral, deve-se observar que muitos aeroportos proíbem diretamente as empresas petroleiras / Distribuidoras, de participar de licitações para construir ou operar instalações de combustíveis, devido ao risco de que elas possam explorar sua posição para impedir a implementação efetiva do livre acesso (“open access”).

Seção	Nome/Organização	Contribuição	Justificativa
	Raízen S.A.	Reitera-se, aqui, a desnecessidade de criar exigências documentais excessivas à obtenção da Autorização de Operação	Conforme supramencionado, o alinhamento metodológico com as normativas já existentes e plenamente aplicáveis ao setor de aviação – notadamente, mas não

VIII. Estratégias de implementação, fiscalização e monitoramento - Item VIII.1 Estratégia de implementação

(AO). Conforme know-how amplamente aplicado pela SDL, nos processos de obtenção de AO para bases de distribuição, a ANP poderia avaliar a possibilidade da solicitação documental conforme o enquadramento de porte do PAA, cabendo a apresentação de documentos similares aos atualmente exigidos à revenda de aviação, para as unidades de pequeno porte, e de documentos análogos aos previstos na RANP nº 960/2023, para as unidades de grande porte.

Outrossim, faz-se necessário avaliar a exigência de capital social mínimo, em razão do potencial risco de acidentes – frente a, dentre outros aspectos, a proximidade com o embarque de passageiros – em consonância ao que a ANP está prevendo no âmbito da Consulta e Audiência Públicas nº 02/2025, que pretende atualizar o valor do capital social mínimo integralizado. Outro exemplo de critério excessivo seria estabelecer estoque mínimo para o QAV, requisito supérfluo e extremamente oneroso para o setor, na medida em que, historicamente, não houve faltas significativas deste combustível no Brasil. Sem prejuízo, enfatiza-se a importância de assegurar critérios mínimos - técnicos, jurídicos, financeiros e fiscais.

Por fim, à luz do objetivo de se otimizar operações e reduzir custos logísticos, sugere-se a revisão das RANP aplicáveis a

se limitando, às regulações da ANAC – tornará a nova regulação da ANP mais eficaz e condizente com as particularidades desta atividade econômica tão importante ao país.

		<p>distribuidoras, a fim de prever que a distribuidora possa realizar cessão de espaço para a produtora de derivados também no que cumpre aos combustíveis de aviação. Tal sugestão visa conceder tratamento equiparado à permissão que já ocorre no caso da gasolina e do óleo diesel na forma da RANP nº 949/2023, ensejando que tal circunstância ocorra também no caso dos combustíveis de aviação, para que a produtora de derivados possa armazenar na distribuidora, além das demais hipóteses regulatórias.</p>	
--	--	---	--

Seção	Nome/Organização	Contribuição	Justificativa
	Petrobras	A Petrobras sugere que esta Agência contemple no Relatório de Análise de Impacto Regulatório em pauta análises quanto aos impactos das mudanças regulatórias propostas na segurança para a realização de investimentos em infraestrutura aeroportuário, podendo, no limite, levar a restrições de atendimento e ineficiência nas operações, com possível aumento de preços nos combustíveis.	A Petrobras sugere que esta Agência contemple no Relatório de Análise de Impacto Regulatório em pauta análises quanto aos impactos das mudanças regulatórias propostas na segurança para a realização de investimentos em infraestrutura aeroportuário, podendo, no limite, levar a restrições de atendimento e ineficiência nas operações, com possível aumento de preços nos combustíveis.
	Exolum Aviação Brasil Ltda.	<p>1. Promoção do acesso aberto e da concorrência</p> <p>2. Modelo de operador logístico independente</p> <p>3. Normas técnicas e operacionais</p> <p>4. Autoabastecimento e novos modelos de negócios</p> <p>5. Recomendações regulatórias</p> <p>6. Impacto econômico e</p>	<p>- Recomenda-se garantir o acesso aberto a infraestruturas como PAAs e redes de hidrantes, especialmente em aeroportos com instalações compartilhadas.</p> <p>- Destaca-se a necessidade de eliminar barreiras à entrada, como o pagamento por investimentos passados, através da separação entre a propriedade da infraestrutura (aeroporto) e a operação logística (operador independente).</p> <p>- Propõe-se a adoção do modelo de operador logístico não</p>

**X.
Considerações
Finais**

benefícios esperados

comercial, amplamente utilizado na Europa, EUA e América Latina, que permite:

- Redução de custos (Capex e Opex).
- Transparência nas tarifas (“throughput fee” e “into-plane fee”).
- Maior eficiência operacional e governança sólida.
- Concorrência real entre distribuidores e companhias aéreas.

- Sugere-se alinhar as normas brasileiras (ABNT) com padrões internacionais como JIG, EI e NFPA, para garantir a segurança e a qualidade nas operações de abastecimento.

- Apoia-se o modelo de autoabastecimento por parte das companhias aéreas, incluindo a importação direta de Jet A e o uso de operadores logísticos para armazenamento e reabastecimento.

- Destaca-se a necessidade de adaptar a regulamentação para permitir essa prática, incluindo o acesso a terminais portuários e tanques de armazenamento.

- Incluir formalmente a figura do operador logístico na regulamentação da ANP.

- Estabelecer requisitos claros para sua autorização (AO/AEO) e operação.

- Promover licitações públicas para a operação de PAAs e hidrantes, com regras claras de acesso e remuneração.

- Reavaliar o modelo de propriedade da infraestrutura aeroportuária (Referência - IATA: Access to fuel infrastructure to enable aviation's decarbonization).

- Redução do preço final do combustível para as companhias aéreas.

- Maior atratividade dos aeroportos para novas rotas e

			operadores. - Otimização do uso do espaço aeroportuário. - Maior transparência e equidade na cadeia de suprimentos.
	Vibra Energia S.A	Cabe ressaltar, por fim, a necessidade das exigências regulatórias serem compatíveis com os diversos aspectos específicos dos aeroportos e da legislação ambiental aplicável, evitando-se uma barreira regulatória para a atuação no setor.	Evitando-se uma barreira regulatória para a atuação no setor

14. O presente relatório deve ser disponibilizado no sítio da ANP na internet, com o objetivo de atender ao disposto no art. 11 da Resolução ANP nº 846, de 25 de junho de 2021, e art. 14 da Instrução Normativa ANP nº 8, de 17 de agosto de 2021.



Documento assinado eletronicamente por **DIOGO VALERIO, Superintendente de Distribuição e Logística**, em 01/08/2025, às 09:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.anp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **5177382** e o código CRC **92301A11**.