

Seção	Nome/Organização	Contribuição	Justificativa	Acatamento
	Gran Petro Distribuidora de Combustíveis Ltda.	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). 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	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.	Parcialmente acatado. Este relatório de AIR se refere à revisão dos atos normativos que tratam do exercício da atividade de distribuição e revenda de combustíveis de aviação. O acesso primário não é objeto das resoluções de distribuição e revenda de combustíveis de aviação, mesmo assim, a dificuldade de acesso ao suprimento primário foi tratada no § 61 do relatório final de Análise de Impacto Regulatório (AIR) (SEI 5228849). O fornecimento primário desses combustíveis tem origem na produção nacional e na importação. Em relação à maior liberdade para os revendedores, no §362 do relatório final de AIR (SEI 5228849), a alternativa b “Autorização para operação de PAAs, com incorporação de novos modelos de negócio e apoio à ANAC”, que foi a escolhida, prevê que a fidelidade

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

Seção III. Estudo do problema – Item III.1 Introdução		independentes como é autorizado ao revendedor vinculado.		à bandeira seja tratada no âmbito comercial.
	Petrobras	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.	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. Sob essa perspectiva, a eficiência não se limita ao uso	N.A. A Petrobras não apresentou uma contribuição específica para o relatório de AIR, tendo apresentado comentários genéricos e conceitos relativos à regulação. Esse relatório de AIR cumpriu os requisitos do Decreto 10.411/2020, conforme Parecer 6 (SEI 4901906).

			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 inútuas.	
INSTITUTO BRASILEIRO DE	O IBP acredita que o desenvolvimento da infraestrutura nacional para movimentação e	Conforme OCDE, as discussões sobre acesso são efetivas em promover a competição apenas	Parcialmente Acatado.	

PETRÓLEO E GÁS - IBP	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,	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. 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.	O IBP não apresentou uma contribuição específica para o relatório de AIR. Em relação à harmonização de conceitos entre a ANP e a ANAC, no § 56 do relatório final de AIR (SEI 5228849), é informado que a SDL/ANP considerou que a questão do acesso à infraestrutura de distribuição de combustíveis de aviação em aeródromos foi tratada pela ANAC, de forma adequada, cabendo à ANP, quanto ao tema, apoiar aquela agência reguladora na aplicação da norma e acompanhar seus resultados no mercado de combustíveis de aviação. Quanto às diferentes visões apresentadas ao longo do relatório de AIR, sempre que trazidas ao texto as opiniões de terceiros podem ser observadas as citações das fontes e referências.
----------------------	--	---	---

	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.		
Exolum Aviação Brasil Ltda.	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 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	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 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	Parcialmente acatado. As contribuições apresentadas não são cabíveis para o item “III.1 Introdução”. Na introdução deste relatório de AIR foi identificado como o problema regulatório foi tratado ao longo do tempo pela ANP. Por exemplo, é informado que a alternativa apresentada na versão anterior do relatório de AIR (SEI 2637940) foi considerada insuficiente e, por isso, o processo foi devolvido à área técnica para aprimoramento dos estudos. Quanto à questão do livre acesso aos PAAs, é registrado que a ANAC regulou o tema em paralelo ao desenvolvimento da AIR pela ANP.

	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.	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).	Neste tópico não são discutidas práticas internacionais existentes ou novos modelos de negócio, para os quais há itens específicos no texto. As normas foram incluídas no item III.2.3 Regulamentação e normas internacionais aplicáveis à distribuição e revenda de combustíveis , nos §§ 183 e 184 do relatório final de AIR (SEI 5228849).
	57 Existência de vantagem competitiva c/ acesso a PAA e rede hidrantes existentes - O subitem II deste parágrafo 57, faz-nos relembra 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	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.	

		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? 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 - CGH?		
International Air Transport Association - IATA	Contribuições da IATA foram formalizadas por meio de protocolo 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 48610.208032/2022-13, conforme disposto no Recibo Eletrônico de Protocolo SEI nº 5153584.	Contribuições da IATA foram formalizadas por meio de protocolo nº 48610.208032/2022-13, conforme disposto no Recibo Eletrônico de Protocolo SEI nº 5153584.	Parcialmente acatado. A IATA não apresenta contribuições para o item “III.1 Introdução”. No documento SEI 5153583 a associação apresenta suas contribuições em relação à descrição do problema, objetivos e alternativas, que serão tratados nos itens específicos. As posições da IATA foram registradas nos itens III.2.2 Barreiras à entrada, condições de acesso aos PAAs e modelos de negócio nos mercados de distribuição e revenda (§§ 94 a 97), III.2.3 Regulamentação e normas internacionais aplicáveis à distribuição e

				revenda de combustíveis (§§ 185 e 186, III.3 Árvore do problema (§§ 216 e 217 e III.5 Experiência Internacional (§§ 239 a 249 do relatório final de AIR (SEI 5228849).
Vibra Energia S.A.	Preliminarmente, a VIBRA reitera todos os pontos abordados nas contribuições apresentadas pelo IBP, que foram amplamente discutidos e aprofundados pelas associadas. A manifestação individual da Vibra tem o intuito de contribuir com o debate de pontos que ultrapassam os apresentados pelo IBP. 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	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.	Parcialmente acatado. A VIBRA Energia S.A. não apresentou uma contribuição específica para o relatório de AIR. Em relação à harmonização de conceitos entre a ANP e a ANAC, no § 56 do relatório final de AIR (SEI 5228849), é informado que a SDL/ANP considerou que a questão do acesso à infraestrutura de distribuição de combustíveis de aviação em aeródromos foi tratada pela ANAC, de forma adequada, cabendo à ANP, quanto ao tema, apoiar aquela agência reguladora na aplicação da norma e acompanhar seus resultados no mercado de combustíveis de aviação.	

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

		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. 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.		
--	--	---	--	--

Seção	Nome/Organização	Contribuição	Justificativa	Acatamento
	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 trazer vieses na	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	Parcialmente acatado. No relatório final de AIR (SEI 5228849), o § 59 será alterado de: “No mercado brasileiro, historicamente, o fornecimento

	identificação do problema regulatório e, conseqüentemente, 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." Para: “No mercado brasileiro de combustíveis de aviação 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. Cabe destacar que, no Brasil, conforme o Painel Dinâmico do Mercado Brasileiro de Combustíveis de Aviação, disponível no site da agência, a Petrobras conta com elevada participação nas entregas de combustíveis de aviação aos distribuidores, tendo sido responsável, em 2024, por 91,81% do total comercializado com essas empresas, chegando a alcançar 100% em mercados	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	(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." Para: “No mercado brasileiro de combustíveis de aviação 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. Cabe destacar que, no Brasil, conforme o Painel Dinâmico do Mercado Brasileiro de Combustíveis de Aviação, disponível no site da agência, a Petrobras conta com elevada participação nas entregas de combustíveis de aviação aos distribuidores, tendo sido responsável, em 2024, por 91,81% do total comercializado com essas empresas, chegando a alcançar 100% em mercados
--	---	--	---

Seção III. Estudo do problema – Item III.2.1 O mercado brasileiro de combustíveis de aviação		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	regionais mais importantes, como da região sudeste. Cabe registrar, também, que não há vedação regulatória ou impedimento logístico para que o fornecedor primário atenda as empresas aéreas diretamente. Mesmo assim, a Petrobras não possui relação direta com as companhias aéreas e comercializa o combustível de aviação produzido ou importado apenas para as distribuidoras. Distribuidoras e revendedoras detêm as instalações nos aeroportos e prestam serviços de abastecimento de aeronaves.” No relatório final de AIR (SEI 5228849), o § 64 será alterada de: “Além de concentrar as entregas para os distribuidores, 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
---	--	---	--

		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	capacidade de terceiros, como ocorre em Suape. Em 2023, a importação esteve concentrada nos portos de Suape – PE e São Sebastião – SP.” Para: “Em 2023, a importação esteve concentrada nos portos de Suape – PE e São Sebastião – SP.”.
--	--	---	---

			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.	
INSTITUTO BRASILEIRO DE PETRÓLEO E GÁS - IBP	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,	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.	Parcialmente acatado. No relatório final de AIR (SEI 5228849), será retirada menção IHH. Dessa forma, o § 66 será alterado de: “No segmento de distribuição de combustíveis de aviação, há apenas sete agentes autorizados pela ANP. No segundo semestre de 2023, apenas três empresas detinham 99,2% do mercado: Vibra Energia S.A. (antiga BR	

		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. 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.	Distribuidora), Air BP Brasil Ltda. e Raízen S.A. A participação dos três líderes (índice de concentração C3) não sofre grande variação desde 2010, quando BR, Shell e Air BP detinham 100% do mercado. Em 2023, o índice de concentração IHH foi de 4.178, o que indica um mercado altamente concentrado^[4].” Para: “No segmento de distribuição de combustíveis de aviação, há apenas sete agentes autorizados pela ANP. No segundo semestre de 2023, apenas três empresas detinham 99,2% do mercado: Vibra Energia S.A. (antiga BR Distribuidora), Air BP Brasil Ltda. e Raízen S.A. A participação dos três líderes (índice de concentração C3) não sofre grande variação desde 2010, quando BR, Shell e Air BP detinham 100% do mercado^[4].” O § 67 do relatório de AIR (SEI 5228849) será alterado de: “Ainda em relação ao <i>market share</i>, a Vibra Energia S/A detém
--	--	---	---

				a maior fatia com 57,17% das retiradas de querosene de aviação, seguida pela Raízen S/A com 23,70%, Air BP Brasil Ltda com 18,40%, Air BP Petrobrás Ltda com 0,54%, Gran Petro Distribuidora de Combustíveis Ltda com 0,15% e Rede Sol Fuel Distribuidora S/A com 0,05% ^[8].” Para: “Ainda em relação ao <i>market share</i>, a Vibra Energia S/A detém a maior fatia com 57,17% das retiradas de querosene de aviação, seguida pela Raízen S/A com 23,70%, Air BP Brasil Ltda com 18,40%, Air BP Petrobrás Ltda com 0,54%, Gran Petro Distribuidora de Combustíveis Ltda com 0,15% e Rede Sol Fuel Distribuidora S/A com 0,05% ^[8]. Em relação à quantidade de agentes que atuam no setor, o estudo desenvolvido pelo IBP e pela FGV (SEI 5151599) indica que, no mercado nacional, historicamente, há poucas companhias aéreas e poucos agentes na distribuição, devido às limitações da demanda e
--	--	--	--	---

				necessidade de elevados investimentos para ingresso neste setor.”
Exolum Aviação Brasil Ltda.	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 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	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 • 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 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	Parcialmente acatado. A contribuição não se aplica ao item “III.2.1 O mercado brasileiro de combustíveis de aviação”, porém é pertinente para o item “ III.2.2 Barreiras à entrada, condições de acesso aos PAAs e modelos de negócio nos mercados de distribuição e revenda ”, no qual serão incorporadas partes das informações trazidas pelo agente. No §115 do relatório final de AIR (SEI 5228849), foi apresentada a visão sobre o operador logístico apresentada na Nota Técnica Conjunta nº 0001/2019/ANP-ANAC (SEI 2226209), citada no §112. Para maior clareza do texto, o §114 foi realocado para o §130 do relatório final de AIR (SEI 5228849).	

	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	b). “Suprimento” - confiável e ético • Suprimento confiável e adequado (várias Distribuidoras suprindo 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 serão incluídas no §131 do relatório final de AIR (SEI 5228849) as menções ao operador logístico apresentadas nessa contribuição: “§131 Em sua a contribuição para o relatório de AIR, a empresa Exolum salientou que o operador logístico independente é uma realidade em diversos países do mundo. Esse agente, ao tornar público o valor de taxas cobradas pelo serviço de armazenagem e movimentação de combustíveis de aviação em aeroportos e pelo serviço de abastecimento “into-plane”, garantiria tratamento isonômico e transparente a todos os interessados. Além disso, favoreceria o acesso a esses serviços por novos fornecedores e consumidores de combustível de aviação. A empresa acredita, inclusive, que um operador logístico promoveria a concorrência e a redução de preços desses combustíveis.”
--	--	--	--

		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 incentivar a abertura de mercado, promovendo a concorrência e reduzindo os preços dos combustíveis. - 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. 115 O modelo brasileiro atual c/ PAA individual ou compartilhado entre Distribuidoras - As Distribuidoras de combustíveis de aviação possuem instalações individuais em aeroportos médios e pequenos, e geralmente instalações compartilhadas –	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, operadores de instalações, cias aéreas • Informações operacionais e de “Throughput” compartilhadas regularmente • Não conceder tratamento especial a nenhuma Distribuidora de Combustíveis • Responsável por aprovar: ✓ “Throughput Fee” e “Into-plane Fee” ✓ Orçamentos dos Operadores ✓ Desenvolvimento de	
--	--	---	---	--

		“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. 124 Agente Econômico responsável pela instalação do PAA - Os PAAs no Brasil são na sua grande maioria de propriedade das Distribuidoras, podendo ser operadas diretamente por seus	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	
--	--	--	--	--

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

		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. 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.	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 Distribuidoras ficará bem menor, tornando o preço do produto mais barato. - 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”.	
--	--	--	--	--

Seção	Nome/Organização	Contribuição	Justificativa	Acatamento
III.2.2 Barreiras à entrada, condições de acesso aos PAAs e modelos de negócio nos mercados de distribuição e revenda	Gran Petro Distribuidora de Combustíveis Ltda.	A ANP deve incluir na revisão regulatória que todos os Pool/PAAs, 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/Pool, a ANP deve incluir na discussão a regulação de self-supply em pequenos aeroportos, com a implantação de PAAs 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	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.	Não acatado. A resolução da ANAC determina o livre acesso para Galeão e Guarulhos, e contém os critérios para a aplicação de regras de livre acesso aos demais aeroportos. O texto da AIR contém a previsão do operador logístico, da operação de <i>self-supply</i> e o apoio às regras de livre acesso adotadas pela ANAC. O conjunto de medidas visa favorecer a adoção de novos modelos de negócio, mas não torna obrigatória a desverticalização. As resoluções vigentes já contemplam uma série de alternativas para o atendimento aos consumidores, inclusive o abastecimento por tambor ou container. Dessa forma, em conjunto com as novas propostas (<i>self-supply</i>, operador logístico, regulação deixar de tratar a fidelidade à bandeira) a regulação conterá ainda mais alternativas para o

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

		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.		abastecimento do mercado de combustíveis de aviação, não se vislumbrando a necessidade da adoção do <i>delivery</i> .
International Air Transport Association - IATA	Contribuições da IATA foram formalizadas por meio de protocolo 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 48610.208032/2022-13, conforme disposto no Recibo Eletrônico de Protocolo SEI nº 5153584.	Contribuições da IATA foram formalizadas por meio de protocolo nº 48610.208032/2022-13, conforme disposto no Recibo Eletrônico de Protocolo SEI nº 5153584.	Parcialmente acatado. No documento SEI 5153583 a IATA apresenta suas contribuições em relação à descrição do problema, no sentido de acrescentar ao texto temas como o preço do combustível no Brasil, livre acesso a PAAs e cita que a melhor prática recomendada pelo setor é que as instalações de combustível aeroportuário sejam concedidas a entidades que não estão envolvidas na venda de combustível de aviação e que sejam exclusivamente dedicadas à administração e operação do

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

				PAA, conhecidos como operadores logísticos. Também cita o documento de referência “O acesso à infraestrutura de combustível”. Cabe ressaltar que no relatório final de AIR (5228849) já constam nos §§ 94,95, 96 e 97 os temas abordados nessa contribuição (SEI 515383) e que a referência utilizada na redação do AIR (SEI 4548607) trata-se de um Ofício da IATA enviado ao Diretor Geral da ANP que contempla os mesmos tópicos abordados no documento SEI 5153583 e no documento de referência “O acesso à infraestrutura de combustível”.
Petroleo Brasileiro S.A.	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	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	Não acatado. Segundo o mapa estratégico da ANP para o período 2025-2028, faz parte da missão da agência promover um ambiente regulatório transparente e competitivo. No <i>downstream</i> , grande parte da infraestrutura existente foi construída durante o período de monopólio da Petrobras. Essa	

	justificativa apresentada. 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.	que, para o caso brasileiro, a posição da Petrobras proporciona ao país importantes vantagens operacionais. 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.	infraestrutura garante vantagens competitivas para a empresa. Recentemente tem havido solicitações de empresas e consumidores finais para a aplicação de regras de livre acesso à infraestrutura de dutos, terminais e PAAs. A Petrobras contribui para o suprimento do mercado de forma notória, porém é inegável que alternativas de suprimento favorecem a segurança do abastecimento.
INSTITUTO BRASILEIRO DE PETRÓLEO E GÁS - IBP	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	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	Parcialmente acatado. No Brasil, a discussão sobre regras de livre acesso aos PAAs foi tratada pelo CADE, em processo movido por um distribuidor de combustíveis de aviação, com a determinação para que a ANAC regulasse o tema, o que foi materializado

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

	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 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	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 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).	pela Resolução ANAC nº 717/2023. Quanto aos modelos de operação do PAA, em adição ao modelo atual que prevê a operação de PAA por revendedor e distribuidor, o texto da AIR contém a previsão do operador logístico, da operação de self-supply e o apoio às regras de livre acesso adotadas pela ANAC. Esse conjunto de medidas visa favorecer a adoção de novos modelos de negócio, mas não se prevê tornar obrigatória a desverticalização. O §95 do relatório final de AIR (SEI 5228849) aponta que de acordo com o ofício da IATA (SEI 4548607), para que se alcance emissões líquidas iguais à zero, até 2050, é necessário garantir o fornecimento de Combustível de Aviação Sustentável (SAF) em aeroportos a partir de qualquer fonte, o que requer o livre acesso à infraestrutura crítica. Os §§ 94 e 96 do relatório final de AIR (SEI 5228849) também
--	---	--	--

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

		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 a 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	fazem menção a posições da IATA. Após o § 97 do relatório final de AIR (SEI 5228849) será incluído o seguinte texto: “Conforme manifestação do IBP, modelos alternativos de operação do PAA podem criar uma reserva de mercado ao estabelecer um agente monopolista para a operação logística, seja um operador logístico ou mesmo um operador do aeródromo.” No §106 do relatório final de AIR (SEI 5228849) citamos uma informação proveniente da Nota Técnica Conjunta nº 0001/2019/ANP-ANAC (SEI <u>2226209</u>). O IBP não apresentou em sua contribuição uma proposta para a introdução das referências internacionais citadas. Após o § 106 do relatório final de AIR (SEI 5228849), será incluído o seguinte texto: “Em contribuição, o IBP fez contraponto, argumentando que tanto o preço do combustível de
--	--	--	--

		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 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		aviação nos aeroportos como a análise de infraestrutura de abastecimento deveriam ser avaliados por localidade e dentro de seus contextos, considerando-se os custos logísticos e o mercado local. A SDL entende que uma análise pormenorizada a esse nível não caberia no escopo deste estudo, não obstante, ao longo do texto e, notadamente a seguir, são comentadas particularidades de alguns dos principais aeroportos do País.”
--	--	---	--	---

		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 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 atividade.		
Exolum Aviação Brasil Ltda.	81 A desverticalização entre a operação do PAA e a distribuição de combustíveis - 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. 110 Os principais novos modelos	110) 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	Parcialmente acatado. No § 81 do relatório final de AIR (SEI 5228849) foi descrito um breve resumo sobre a alternativa regulatória escolhida pela ANAC no seu relatório de AIR sobre as condições de acesso aos parques de abastecimento de aeronaves (PAA) (Nota Técnica nº 39/2020/GERE/SRA (SEI 2226216)), e o agente apenas apresentou um comentário sobre o tema desverticalização entre a operação do PAA e a distribuição de combustíveis. Em relação ao § 116 do relatório final de AIR (SEI 5228849), em contribuição para o item III.2.1 O mercado brasileiro de combustíveis de aviação, a ANP havia acatado a contribuição da Exolum e incluído as vantagens

	de negócio de combustíveis - 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 aeroportos, 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. 112 Experiência de “operador logístico” internac’l. no processo do Pool de Congonhas - A Concessionária AENA Brasil	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. 112) - Essa situação representa atualmente uma barreira para que operadores logísticos independentes participem de processos semelhantes relacionados à gestão aeroportuária no Brasil.	do operador logístico no texto da AIR, § 131, que são repisadas nesta contribuição. No § 130 do relatório final de AIR (SEI 5228849) a ANP relatou o fato ocorrido no edital de consulta para determinação de um novo operador das instalações de combustíveis do Aeroporto de Congonhas – CGH. Na proposta escolhida identificada como Autorização para operação de PAAs, com incorporação de novos modelos de negócio e apoio à ANAC, são identificados os agentes que poderão operar os PAAs, incluindo os modelos de operador logístico e <i>self-supply</i>. A ANP visa permitir novos modelos de negócio sem vedar as diferentes alternativas apresentadas. Após aprovação do relatório de AIR pela Diretoria Colegiada, o processo de revisão regulatória inclui a elaboração de uma minuta de resolução que será submetida à consulta e audiência públicas, ocasião em
--	---	--	--

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

		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.		que o agente poderá contribuir de forma mais detalhada.
Vibra Energia S.A	A VIBRA reforça a solicitação do IBP de aprofundar análise, de 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	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	Parcialmente acatado. No Brasil, a discussão sobre regras de livre acesso aos PAAs foi tratada pelo CADE, em processo movido por um distribuidor de combustíveis de aviação, com a determinação para que a ANAC regulasse o tema, o que foi materializado pela Resolução ANAC nº 717/2023.	

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

	publicação da Resolução ANAC nº 717/2023. 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. A atividade de abastecimento de combustíveis em aeroportos requer expertise comprovada dada a responsabilidade e segurança das operações. Durante o trâmite do TCA, a ANAC se pronunciou, através da Nota Técnica nº 1/2023/GERE/SRA, que não estabeleceria 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”. Nesse sentido, a ANAC definiu que os critérios de regularidade jurídica, financeira e técnica seriam estabelecidos pelos	investimentos em infraestruturas operacionais, desestimulando novos investimentos e ocasionando uma competição desleal aos agentes.	Quanto aos modelos de operação do PAA, em adição ao modelo atual que prevê a operação de PAA por revendedor e distribuidor, o texto do relatório de AIR contém a previsão do operador logístico, da operação de <i>self-supply</i> e o apoio às regras de livre acesso adotadas pela ANAC. Esse conjunto de medidas visa favorecer a adoção de novos modelos de negócio, mas não se prevê tornar obrigatória a desverticalização. Em relação às barreiras técnicas, será incluído no relatório final de AIR (SEI 5228849), no § 132, o seguinte texto para refletir as contribuições da Vibra e da Gran Petro: “Em sua contribuição a Vibra defendeu a adoção de barreiras técnicas, ao afirmar que a atividade de abastecimento de combustíveis em aeroportos requer expertise comprovada dada a responsabilidade e segurança das operações e, por isso, “é <i>imprescindível a comprovação</i>
--	---	--	--

		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 possui 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)." Por sua vez, a GRAN PETRO, em uma de suas contribuições, manifestou o seguinte entendimento: "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".	de que o interessado possui 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)." Por sua vez, a GRAN PETRO, em uma de suas contribuições, manifestou o seguinte entendimento: "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".
--	--	--	--

		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 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. 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.		
--	--	---	--	--

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

	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.		
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	Parcialmente acatado. Na apresentação das alternativas, no § 362 do relatório final de AIR (SEI 5228849), a alternativa b, que foi a escolhida, propõe que as instalações de PAAs localizadas em área militar receberão autorização da ANP. Após aprovação do relatório de AIR pela Diretoria Colegiada, o processo de revisão regulatória inclui a elaboração de uma minuta de resolução que será submetida à consulta e audiência públicas, ocasião em que o agente poderá contribuir de forma mais detalhada.
Raízen S.A.	Considera-se positiva a sugestão de regulamentar a obrigatoriedade de obtenção de Autorização de Operação (AO)	A exigência de prévia obtenção de Autorização de Operação para exploração de infraestrutura de movimentação e armazenagem	Não acatado. O agente não apresentou uma contribuição específica, apresentando comentários da

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

	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. Além disso, por meio da obrigatoriedade de obtenção de autorização de operação para PAAs, a ANP ganhará o conhecimento e as informações necessárias para compreensão das particularidades do setor de aviação, descritas no transcorrer 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	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 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.	sua visão quanto à regulação do setor. Em relação à compatibilização da regulamentação da ANP com a de outros órgãos, no relatório final de AIR (SEI 5228849) consta no § 282 a seguinte observação: “Como o setor aéreo é regulado por diversos órgãos, bem como segue padrões internacionais, qualquer intervenção regulatória da ANP deve prezar por sua harmonização com as normas e padrões existentes.” Em relação ao trecho “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.”, a ANP desconhece esse tipo de operação. A Resolução ANP nº 935/2023 contém as regras de comercialização de
--	--	---	---

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

		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		combustíveis de aviação pelo distribuidor, inclusive suas exceções que estão previstas no art. 20, § 1º. As regras de comercialização pelo distribuidor são distintas daquelas previstas para o revendedor na RANP nº 936/2023. Quanto aos modelos de negócio, a contribuição não foi específica, mas a ANP concorda com o princípio de que a nova regulação não seja restritiva ou crie ônus regulatório desproporcional.
--	--	--	--	---

		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 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	Acatamento
	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 contrario, 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 necessita incluir são as normas de operação, que normalmente são elaboradas por cada empresa, o que pode ser incluído como regra básica pela própria ABNT.	Parcialmente acatado. Em relação às barreiras técnicas, será incluído no relatório final de AIR (SEI 5208582), no § 132 , o seguinte texto para refletir as contribuições da Vibra e da Gran Petro: “Em sua contribuição a Vibra defendeu a adoção de barreiras técnicas, ao afirmar que a atividade de abastecimento de combustíveis em aeroportos requer expertise comprovada dada a responsabilidade e segurança das operações e, 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).”

Seção III. Estudo do problema – Item III.2.3 Regulamentação e normas internacionais aplicáveis à distribuição e revenda de			Por sua vez, a GRAN PETRO, em uma de suas contribuições, manifestou o seguinte entendimento: “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”. Na apresentação das alternativas, no § 362 do relatório final de AIR (SEI 5228849), a alternativa b, que foi a escolhida, prevê que a construção e a operação dos PAAs deverão seguir normas previstas em resolução. Após aprovação do relatório de AIR pela Diretoria Colegiada, o processo de revisão regulatória inclui a elaboração de uma minuta de resolução que será submetida à consulta e audiência públicas, ocasião em que o agente poderá contribuir de forma mais detalhada.
--	--	--	--

combustíveis	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 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. 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	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 (+)7,7% enquanto os preços de QAV da Petrobras caíram (-)12,1%. 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. Por exemplo, no ano de 2024, as tarifas áreas nominais calculadas pela ANAC (preços de passagens efetivamente vendidas) subiram (+)7,7% enquanto os preços de QAV da Petrobras caíram (-)12,1%. Maiores detalhes sobre as análises realizadas pela	Parcialmente acatado. Será incluído no § 219 do relatório de AIR (SEI 5228849) o seguinte texto contendo parte da contribuição da Petrobras: “Em sua contribuição a Petrobras manifestou entendimento de que outros fatores 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. Por exemplo, no ano de 2024, as tarifas áreas nominais calculadas pela ANAC (preços de passagens efetivamente vendidas) subiram (+)7,7% enquanto os preços de QAV da Petrobras caíram (-)12,1%. Maiores detalhes sobre as análises realizadas pela

	preços da Petrobras. 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."	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. 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. 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	Petrobras constam na Nota Técnica Elaborada pela Petrobras (SEI 5151598). Ademais, conforme estudo conduzido pela FGV ENERGIA (SEI 5151599 - Análise do Impacto dos Combustíveis de Aviação no Preço da Passagem Aérea de Voos Domésticos), a precificação dos combustíveis de aviação no Brasil segue o padrão internacional, como evidenciado pela comparação do <i>CASK Fuel</i> (Custo por Assento-Kilômetro Oferecido relativo ao combustível) entre empresas de diversas regiões. Em 2023, o <i>CASK Fuel</i> variou entre USD\$ 2,30 e USD\$ 2,93 cents/km entre as empresas analisadas, com uma média de USD\$ 2,51 cents/km para as companhias brasileiras e a média da amostra USD\$ 2,69 cents/km."
--	---	---	---

			combustível das companhias aéreas no Brasil são equivalentes aos seus pares internacionais. Maiores detalhes sobre as análises realizadas pela Petrobras constam na Nota Técnica encaminhada por meio do SEI.	
INSTITUTO BRASILEIRO DE PETRÓLEO E GÁS - IBP	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	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	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	Não acatado. Em nenhum momento do texto do relatório de AIR é sugerida qualquer ação que traga insegurança jurídica para setor. Os contratos decorrentes de concessões aeroportuárias têm previsão legal. Quanto às regras de livre acesso, o texto do relatório final de AIR (SEI 5228849), no § 394, indica que a ANP harmonizará sua regulamentação, no que couber, à regulamentação da ANAC, de modo que seja indicada a obrigação dos agentes regulados pela ANP quanto ao cumprimento das regras de acesso de terceiros aos PAAAs anteriormente estabelecidas pela ANAC.

	altos e precisam ter retorno financeiro para que sejam realizados. Nesse contexto, as discussões de acesso a infraestruturas ganham outros contornos, que muitas vezes não são adequadamente aprofundados. 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.	investimento e a inovação (OCDE).	
Exolum Aviação Brasil Ltda.	140 Importação de combustível de aviação / Resolução ANP nº 959/2023 - 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,	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-	Parcialmente acatado. Esse item do relatório de AIR trata das resoluções vigentes e normas internacionais. Há outro tópico voltado às experiências internacionais. As resoluções destacadas no texto do relatório de AIR indicam

		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	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.	que a companhia aérea pode adquirir o produto destinado ao consumo próprio via produção nacional ou comércio exterior. O consumidor final não comercializa o produto. Apesar de não constar nas resoluções vigentes, há previsão para o operador logístico na alternativa regulatória proposta no relatório de AIR. O § 183 do relatório final de AIR (SEI 5208582) será alterado para incluir o JIG 3 e retirar as normas desenvolvidas em conjunto pelo <i>Energy Institute</i> e o <i>Joint Inspection Group</i>. Após o § 183 será incluído um texto para destacar as normas desenvolvidas em conjunto com o Energy Institute e o JIG. O texto ficará assim: O § 183 será alterado de: “O <i>Joint Inspection Group</i> também estabelece diversas outras normas e padrões internacionais relativos ao mercado de combustíveis de aviação, como as seguintes:
--	--	---	--	--

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

		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 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		o JIG 1 - Aviation Fuel Quality Controls and Operating Standards for Into-Plane Fuelling Services; o JIG 2 - Aviation Fuel Quality Controls and Operating Standards for Airport Depots and Hydrants; o JIG 4 - Aviation Fuel Quality Control and Operating Standards for Smaller Airports; o JIG HSSE-MS - The Health, Safety, Security and Environmental (HSSE) Management System. o EI/JIG 1530 - Quality Assurance Requirements for the Manufacture, Storage & Distribution of Aviation Fuels to Airports.” Para: “O Joint Inspection Group também estabelece diversas outras normas e padrões internacionais relativos ao mercado de combustíveis de aviação, como a seguir: o JIG 1 - Aviation Fuel Quality Controls and Operating
--	--	---	--	---

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

		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 - Peça 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).	<i>Standards for Into-Plane Fuelling Services;</i> <i>o JIG 2 - Aviation Fuel Quality Controls and Operating Standards for Airport Depots and Hydrants;</i> <i>o JIG 3 (Aviation Fuel Quality Control and Operating Procedures for Jointly Operated Supply & Distribution Facilities)</i> <i>o JIG 4 - Aviation Fuel Quality Control and Operating Standards for Smaller Airports;</i> <i>o JIG HSSE-MS - The Health, Safety, Security and Environmental (HSSE) Management System.</i> <i>§ 184</i> <i>“O Energy Institute, individualmente ou em conjunto com o Joint Inspection Group, publicou os seguintes padrões e guias orientativos:</i> <i>o EI 1530 - Quality Assurance Requirements for the Manufacture, Storage & Distribution of Aviation Fuels to Airports;</i>
--	--	---	---

				El 1540 (Design, Construction, Operation and Maintenance of Aviation Fuelling Facilities); e El 1560 (Recommended Practice for the Operation, Inspection, Maintenance and Commissioning of Aviation Fuel Hydrant Systems and Hydrant System Extensions).”
Vibra Energia S.A	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. 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	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	Não acatado. A ANP estabelecerá padrões mínimos a serem seguidos em todos os aeroportos brasileiros que apresentam realidades distintas. Isso não afastará a prática atual na qual os consumidores estabelecem seus próprios requisitos, com base em padrões internacionais. A proposta de minuta de resolução será submetida à consulta e audiência públicas, quando poderá ser debatida tecnicamente.	

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

	combustíveis de aviação com a profundidade necessária, tanto que é referenciada pela IATA nos seus regramentos. 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.	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).	
Raízen S.A.	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 Standards (JIG, na sigla em inglês) ou equivalente – tais como a EI 1530 e a Def Stan 91-091 - é	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. A preocupação com o atendimento de tais requisitos é	Parcialmente acatado. Em relação a padrões técnicos para a concessão da AO para o PAA, a ANP estabelecerá padrões mínimos a serem seguidos nos aeroportos brasileiros, que apresentem realidades distintas. Isso não afastará a prática atual na qual alguns consumidores estabelecem seus próprios requisitos, com base em padrões internacionais. Em relação aos processos licitatórios de instalações aeroportuárias e consultas

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

	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	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 Raizen 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.	realizadas por operadores aeroportuários, há um rito próprio estabelecido pela ANAC. Em relação à capacidade financeira, a Raizen relata algumas opções, mas não apresenta uma proposta concreta com justificativas para a adoção do requisito de exigências financeiras. Quanto às regras de livre acesso, no § 394, o texto do relatório final de AIR (SEI 5208582) indica que a ANP harmonizará sua regulamentação, no que couber, à regulamentação da ANAC, de modo que seja indicada a obrigação dos agentes regulados pela ANP quanto ao cumprimento das regras de acesso de terceiros aos PAAs estabelecidas pela ANAC. A proposta de minuta de resolução será submetida à consulta e audiência públicas, quando poderá ser debatida tecnicamente.
--	---	--	--

		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. 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		
--	--	---	--	--

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

		normativa, sugere-se que a ANP considere como padrão o modelo de prestação de serviços, amplamente utilizado para outras infraestruturas.			
Seção	Nome/Organização	Contribuição	Justificativa	Acatamento	
Seção III. Estudo do problema – Item III.3 Árvore do problema	INSTITUTO BRASILEIRO DE PETRÓLEO E GÁS - IBP	Sugerimos explorar que o problema regulatório apontado “Modelos de negócio são restritos e há desconpasso entre a atuação da ANP e potenciais práticas de mercado”, na realidade, são dois problemas distintos se que interrelacionam. 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.	Detalhes adicionais nos estudos submetidos via SEI.	Parcialmente acatado. A forma como as questões regulatórias foram tratadas levou à identificação de questões que vieram a se manifestar ao longo do desenvolvimento da AIR. Durante esse período ocorreram fatos que comprovam a necessidade da adequação regulatória. Como descrito no §130 do relatório final de AIR (SEI 5228849), houve restrições à participação da Exolum no processo de “Consulta às Partes Interessadas Relevantes”, realizada pelo operador aeroportuário de Congonhas, a AENA Brasil, uma vez que a empresa não era um distribuidor de combustíveis de aviação autorizado pela ANP. Além disso, recentemente, um consumidor	
		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. 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. Também não encontramos o fundamento para a mencionada disparidade entre o preço do QAV no Brasil e em demais países, sobretudo quando comparamos o “CASK FUEL”, indicador que procura equalizar a eficiência das		final solicitou a mediação da ANP para viabilizar uma operação de <i>self-supply</i>, o que comprova a pertinência de que a regulação seja mais explícita quanto aos modelos de negócio permitidos. Em relação às práticas de mercado, ações de fiscalização desenvolvidas nesse período comprovam a dificuldade para que a fiscalização identifique os papéis dos agentes e o compartilhamento das instalações. Na árvore do problema é apontado que a estrutura de mercado não estimula a rivalidade. No § 206 do relatório final de AIR (SEI 5228849), consta que “Como demonstrado na descrição do mercado de combustíveis de aviação, item III.2.1 deste relatório de AIR, tanto o fornecimento como a distribuição de combustíveis de aviação são mercados muito concentrados. Tal concentração leva ao controle da infraestrutura por poucos
--	---	--	---

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

	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	agentes, elevando as barreiras para entrada de novos agentes, favorecendo a manutenção do <i>status quo</i> e dificultando o surgimento de novos modelos de negócio”. No § 79 do relatório final de AIR (SEI 5228849), foi indicado que “Em decisão final do CADE (SEI 4705569), ocorrida em 9 de novembro de 2022, o Plenário, por maioria, condenou as empresas distribuidoras Vibra, Raízen e Air BP e a concessionária do aeroporto ao pagamento de multa (Processo CADE SEI nº 08700.001831/2014-27)”, e estabeleceu a necessidade de publicação de regras de livre acesso por parte da ANAC. Destaca-se que a visão do IBP em relação aos preços foi incluída nos itens III.2.1 O mercado brasileiro de combustíveis de aviação (§ 67) e III.3 Árvore do problema (§ 219) , que passarão a citar o estudo do IBP/FGV (SEI 5151599).
--	---	--

		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, principalmente, propor alternativas a um problema do qual não foi corretamente entendido. 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. 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.		
Exolum Aviação Brasil Ltda.	190 Árvore do Problema / Desenho Esquemático - Figura III.3.1 - 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”	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.	Parcialmente acatado. No relatório final de AIR (SEI 5228849), a questão da concentração do mercado foi suficientemente tratada como, por exemplo, no § 206 onde foi citado que “tanto o fornecimento como a distribuição de combustíveis de aviação são mercados muito concentrados. Tal concentração leva ao controle	

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

		204 Autorização para o Exercício da Atividade (AEA) / Distribuidores de Aviação - 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. 210 Modelos de Operador Logístico e “Self-supply” / Afetando competição e preço - 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 ...”.	da infraestrutura por poucos agentes, elevando as barreiras para entrada de novos agentes, favorecendo a manutenção do <i>status quo</i> e dificultando o surgimento de novos modelos de negócio.” Para tratar o problema identificado, foi definido o seguinte objetivo fim “Contribuir para a competição na distribuição e abastecimento de combustíveis de aviação, preservando os níveis de segurança e qualidade das operações vigentes.” Dentre os objetivos meio constam definir os atos administrativos, qualificações e atividades econômicas dos agentes e instalações do setor, bem como ampliar os arranjos de negócio permitidos. Nesse sentido, o que se pretende é criar condições para que os diferentes arranjos possam competir entre si, inclusive o modelo de operador logístico. O § 209 do relatório final de AIR (SEI 5228849) trata de
--	--	---	--

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

				características da regulação vigente. A inclusão do operador logístico está prevista na alternativa escolhida e será objeto de minuta de resolução que será submetida à consulta e audiência públicas. No relatório de AIR é previsto que diversos agentes poderão operar o PAA, inclusive o operador logístico. O § 215 do relatório final de AIR (SEI 5228849) será alterado de: “Como exemplo, apesar de não vedar explicitamente o <i>self-supply</i>, a atual regulação não prevê de forma clara essa operação, que é internacionalmente adotada pelas companhias aéreas. Também não é prevista a existência de um operador logístico, que opere uma instalação e preste serviço para diversos distribuidores e revendedores, nem tampouco a regulamentação deixa clara a possibilidade de compartilhamento da instalação do PAA por mais de um agente. A limitação de modelos de
--	--	--	--	---

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

				negócio pode afetar a competição e dificultar o ingresso de novos agentes no mercado de combustíveis de aviação.” Para: “Como exemplo, apesar de não vedar explicitamente o <i>self-supply</i>, a atual regulação não prevê de forma clara essa operação, que é internacionalmente adotada pelas companhias aéreas. Também não é prevista a existência de um operador logístico, que opere tanto o PAA (construção, operação e manutenção), como o sistema de hidrantes, e os serviços de abastecimento de aeronaves (“<i>into-plane</i>”), prestando serviços para distribuidores, revendedores e companhias aéreas, nem tampouco a regulamentação deixa clara a possibilidade de compartilhamento da instalação do PAA por mais de um agente. A limitação de modelos de negócio pode afetar a
--	--	--	--	--

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

				competição e dificultar o ingresso de novos agentes no mercado de combustíveis de aviação.”
--	--	--	--	---

Seção	Nome/Organização	Contribuição	Justificativa	Acatamento
Seção III. Estudo do problema – Item III.4 Identificação dos atores ou grupos afetados pelo problema	Exolum Aviação Brasil Ltda.	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”). 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”.	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.	Parcialmente Acatado. No § 225 do relatório final de AIR (SEI 5228849), as companhias aéreas já constam como atores primários. Na Figura III.4.1 - Matriz de interesse e influência dos atores, § 226 do relatório final de AIR (SEI 5228849), a posição das companhias aéreas será alterada para o Quadrante “Alta Influência” e “Alto Interesse”.

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

Seção	Nome/Organização	Contribuição	Justificativa	Acatamento
	Petroleo Brasileiro S.A.	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 PPA's.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.	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	Não acatado. Segundo o Manual de Boas Práticas Regulatórias da ANP, as experiências nacional, internacional e a literatura especializada funcionam de forma equivalente ao referencial teórico em uma pesquisa acadêmica. A alternativa regulatória escolhida comprova o cuidado da ANP com sua adequação ao contexto nacional e ao objetivo da AIR de ampliação dos modelos de negócio, posto que há previsão de diversos arranjos sem qualquer imposição.

Seção III. Estudo do problema – Item III.5 Experiência internacional	INSTITUTO BRASILEIRO DE PETRÓLEO E GÁS - IBP	A seção traz diversos exemplos internacionais, 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	reduzir barreiras de entrada na logística aeroportuária, é necessário que a AIR demonstre de forma analítica a compatibilidade desses modelos com a realidade brasileira. O estudo da FGV apresenta benchmarks internacionais e considerações adicionais importantes.	Não acatado. Segundo o Manual de Boas Práticas Regulatórias da ANP, as experiências nacional, internacional e a literatura especializada funcionam de forma equivalente ao referencial teórico em uma pesquisa acadêmica. A alternativa regulatória escolhida comprova o cuidado da ANP com sua adequação ao contexto nacional e ao objetivo da AIR de ampliação dos modelos de negócio, posto que há previsão de diversos arranjos sem qualquer imposição. O IBP tece comentários sobre uma citação a uma posição da IATA, mas não apresenta uma contribuição específica para o tema.

		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 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 239.		
Exolum Aviação Brasil Ltda.	224 Experiência Internacional / Modelos de Consórcios em diversos aeroportos - 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. 235 Experiência Internacional / Modelo de Consórcio – “Joint Ventures” - 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,	- 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. - 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.	Parcialmente acatado. Para os §230 e 241 do relatório final de AIR (SEI 5228849), a Exolum apresenta apenas comentários. Após o § 249 do relatório final (SEI 5228849) de AIR, será inserido o seguinte texto : “Em sua contribuição a Exolum Aviação Brasil Ltda afirma que “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).”

		acarretando um preço final menor do combustível de aviação abastecido neste aeroporto. 243 Utilização compartilhada de PAA e hidrantes / Escala e eficiência - 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).	- 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 voo). - 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. - 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.	
Vibra Energia S.A	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	É preciso considerar as particularidades para evitar modelos incompatíveis com a realidade brasileira	Não acatado. Segundo o Manual de Boas Práticas Regulatórias da ANP, as experiências nacional, internacional e a literatura especializada funcionam de forma equivalente ao referencial	

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

		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.		teórico em uma pesquisa acadêmica. A alternativa regulatória escolhida comprova o cuidado da ANP com sua adequação ao contexto nacional e ao objetivo da AIR de ampliação dos modelos de negócio, posto que há previsão de diversos arranjos sem qualquer imposição.
--	--	--	--	--

Seção	Nome/Organização	Contribuição	Justificativa	Acatamento
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.	Acatado. A alteração não será feita no item Seção IV. Identificação da base legal, pois trata-se das normas atuais vigentes. A questão da responsabilidade em relação à qualidade do produto em cada etapa da cadeia será considerada no texto da minuta de resolução, que será submetida à consulta e audiência públicas. Será incluído no item VIII.1 Estratégia de implementação, no § 379, e no

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

				§28, do relatório final de AIR (SEI 5228849), o seguinte texto: “Alterar as resoluções que tratam da qualidade dos combustíveis de aviação, no que couber, para prever os requisitos a serem atendidos pelos novos agentes econômicos incluídos na cadeia, como por exemplo, os novos operados de PAA.”
--	--	--	--	---

Seção	Nome/Organização	Contribuição	Justificativa	Acatamento
Seção V. Definição dos Objetivos	International Air Transport Association - IATA	Contribuições da IATA foram formalizadas por meio de protocolo 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 48610.208032/2022-13, conforme disposto no Recibo Eletrônico de Protocolo SEI nº 5153584.	Acatado. No documento SEI 5153583 a IATA apresenta suas contribuições em relação à definição dos objetivos. A associação apoia integralmente a meta principal de promover um mercado de combustível de aviação mais competitivo, mas sugere que o escopo do estudo seja ampliado para incluir uma análise aprofundada da estrutura de propriedade da infraestrutura de combustível de aviação nos aeroportos e em suas etapas

				anteriores. Além disso, também sugere que no objetivo seja acrescentado garantir que não haja redundância indevida nos equipamentos e na equipe de abastecimento nos aeroportos. No relatório de AIR, para tratar o problema identificado, foi definido o seguinte objetivo fim “Contribuir para a competição na distribuição e abastecimento de combustíveis de aviação, preservando os níveis de segurança e qualidade das operações vigentes.” Nesse sentido, a proposta da ANP pretende ser flexível, acomodar os diversos modelos de negócio e criar condições para que os diferentes arranjos possam competir entre si. Cabe destacar ainda, que no item III.2 Histórico e Descrição do Problema, o tema “estrutura de propriedade da infraestrutura de combustível de aviação nos aeroportos e em suas etapas anteriores” foi amplamente discutido nos seus diversos parâmetros. Além disso, é
--	--	--	--	---

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

				importante registrar que a regulação da ANP trata do livre acesso a dutos de transporte e terminais aquaviários (Resoluções ANP nº 716/2018, 35/2012 e 881/2022).
--	--	--	--	---

Seção	Nome/Organização	Contribuição	Justificativa	Acatamento
Seção VI Participação Social	Exolum Aviação Brasil Ltda.	291 Regras de Livre Acesso em Pools / Principais Aeroportos - 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.	- 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.	Não acatado. Na seção VI do relatório preliminar de AIR, para evidenciar a participação social, descreve-se nos §§ 290, Reunião com a ANAC, 302, Reunião com a Gran Petro, 306 e 307, Reunião com Vibra e IBP, 321, Reunião com ABEAR, aspectos de reuniões com empresas, órgãos governamentais e associações nas quais foram tratadas questões relativas ao relatório de AIR, não sendo cabíveis contribuições sobre tais eventos.

		303 Terceirização da operação / Menor custo de passagem - “throughput” - 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 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	Acatamento
Seção VII. Identificaç ão das alternativa s – Item VII.3 Apresentaç ão das	Exolum Aviação Brasil Ltda.	355 Operação de PAAs com novo modelos de negócio / Alternativa “b” - Algumas sugestões p/ acrescentar nos impactos positivos da alternativa “b” • Aumentar a competitividade no preço do combustível	Como comentário geral, deve-se observar que muitos aeroportos proibem diretamente as empresas petroleiras / Distribuidoras, de participar de licitações para construir ou operar instalações de combustíveis, devido ao risco de	Não acatado. Em termos gerais, no §354 do relatório preliminar de AIR, são apresentados os impactos positivos da proposta escolhida identificada como Autorização para operação de PAAs, com incorporação de novos

alternativas		• 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)	que elas possam explorar sua posição para impedir a implementação efetiva do livre acesso (“open access”).	modelos de negócio e apoio à ANAC. O aumento da competitividade dependerá de outros fatores, tais como o comportamento dos agentes e os requisitos dos processos licitatórios em instalações aeroportuárias. Na proposta são identificados os agentes que poderão operar os PAAs. A ANP visa permitir novos modelos de negócio sem vedar as diferentes alternativas apresentadas. Após aprovação do relatório de AIR pela Diretoria Colegiada, o processo de revisão regulatória inclui a elaboração de uma minuta de resolução que será submetida à consulta e audiência públicas, ocasião em que o agente poderá contribuir de forma mais detalhada.
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.	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.	Parcialmente acatado. No documento SEI 5153583 a IATA apresenta suas contribuições em relação às alternativas regulatórias no sentido de concordar com a escolha da ANP, mas sugere a

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

					desverticalização entre o operador do PAA e o agente que comercializa combustíveis. No entanto, a proposta da ANP pretende ser mais flexível e acomodar os diversos modelos de negócio.
VIII. Estratégias de implementação, fiscalização e monitoramento - Item VIII.1 Estratégia de implementação	Raízen S.A.	Reitera-se, aqui, a desnecessidade de criar exigências documentais excessivas à obtenção da Autorização de Operação (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	Conforme supramencionado, o alinhamento metodológico com as normativas já existentes e plenamente aplicáveis ao setor de aviação – notadamente, mas não 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.	Parcialmente acatado. Após aprovação do relatório final de AIR pela Diretoria Colegiada, o processo de revisão regulatória inclui a elaboração de uma minuta de resolução que será submetida à consulta e audiência públicas, ocasião em que o agente poderá contribuir de forma mais detalhada. O texto da AIR já prevê processos de autorização de operação distintos a depender do tamanho da instalação. Os requisitos técnicos mínimos constarão da minuta de resolução. Em relação ao capital social mínimo, a ANP apresentará uma	

		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	proposta a ser submetida à consulta e audiência públicas. Será incluído nos §§ 28 e 379, do relatório final de AIR (SEI 5228849) o texto: “Incluir a exigência de capital social mínimo nas resoluções ANP de revenda e de distribuição de combustíveis de aviação, assim como na nova resolução que tratará de AO de PAA;” A questão do estoque mínimo é tratada em regulação específica que não é revisada nesse processo regulatório. A questão da cessão de espaço foi incluída na agenda regulatória da ANP com o tema “Prestação de serviços de armazenagem” cujos estudos devem se iniciar em maio de 2026.
--	--	---	--

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

		custos logísticos, sugere-se a revisão das RANP aplicáveis a 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.		
--	--	--	--	--

Seção	Nome/Organização	Contribuição	Justificativa	Acatamento
	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	A Petrobras sugere que esta Agência contemple no Relatório de Análise de Impacto Regulatório em pauta análises quanto aos impactos das mudanças regulatórias propostas	N.A. O texto apresentado pela Petrobras não representa uma contribuição para o item X. Considerações finais do relatório de AIR.

X. Considerações Finais		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.	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.	Para tratar o problema identificado, foi definido o seguinte objetivo fim “Contribuir para a competição na distribuição e abastecimento de combustíveis de aviação, preservando os níveis de segurança e qualidade das operações vigentes.” Nesse sentido, o que se pretende é criar condições para que os diferentes arranjos possam competir entre si. Considerando que as regras de livre acesso aos PAAs, a dutos de transporte e a terminais aquaviários já foram definidas pela ANAC e ANP, não se prevê qualquer insegurança jurídica para novos investimentos.
	Exolum Aviação Brasil Ltda.	1. Promoção do acesso aberto e da concorrência 2. Modelo de operador logístico independente 3. Normas técnicas e operacionais 4. Autoabastecimento e novos modelos de negócios	- Recomenda-se garantir o acesso aberto a infraestruturas como PAAs e redes de hidrantes, especialmente em aeroportos com instalações compartilhadas. - 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	N.A. O texto apresentado pela Exolum não representa uma contribuição para o item X. Considerações finais do relatório de AIR. Em relação às recomendações presentes no campo justificativa, diversas delas estão presentes na alternativa escolhida, tais como previsão do operador logístico e do <i>self-supply</i>.

		5. Recomendações regulatórias 6. Impacto econômico e benefícios esperados	independente). - Propõe-se a adoção do modelo de operador logístico não 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	Os requisitos técnicos mínimos da instalação e as exigências para a autorização de operação dos PAAs serão estabelecidos em minuta de resolução, que será submetida à consulta e audiência públicas.
--	--	---	---	---

			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	
--	--	--	--	--

Relatório de análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Prévia nº 02/2025 ao Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 1/2025/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ (RAIR) referente à revisão das Resoluções ANP nº 935 e nº 936, de 5 de outubro de 2023- Ação Regulatória 4.7 da Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2025-2026.

Período de recebimento de contribuições 05/06/2025 a 21/07/2025 – Processo SEI nº 48610.208032/2022-13.

			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	N.A. O texto apresentado pela Vibra Energia S. não representa uma contribuição para o item X. Considerações finais do relatório de AIR.