



FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES  
CONSULTA PÚBLICA Nº 2/2021 - de 02/02/2021 a 18/03/2021

NOME: RAÍZEN COMBUSTÍVEIS S.A.

- (X) agente econômico  
( ) consumidor ou usuário
- ( ) representante órgão de classe ou associação  
( ) representante de instituição governamental  
( ) representante de órgãos de defesa do consumidor

Consulta Pública sobre minuta de resolução que trata das especificações do querosene de aviação JET-A e JET A-1, dos querosenes de aviação alternativos e do querosene de aviação C (JET-C), bem como as obrigações quanto ao controle da qualidade a serem atendidas pelos agentes econômicos que comercializam esses produtos em território nacional

ARTIGO DA MINUTA	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA
<b>Art. 1º.</b>	<p>Art. 1º Esta Resolução estabelece as especificações dos querosenes de aviação JET-A <del>e JET-A1</del>, dos querosenes de aviação alternativos e do querosene de aviação C (JET-C), na forma do Anexo, bem como as obrigações quanto ao controle da qualidade a serem atendidas pelos agentes econômicos que comercializam esses produtos em território nacional.</p> <p>§ 1º É vedada a comercialização dos combustíveis de aviação, de que trata o caput, que não se enquadrem nas especificações estabelecidas nesta Resolução.</p> <p>§ 2º Na produção do JET-A <del>e do JET-A1</del> é permitido o coprocessamento de matéria-prima convencional com até cinco por cento em volume das matérias-primas.</p> <p>(...)</p> <p>Art. 2º Somente os distribuidores de combustíveis de aviação e os produtores de JET-A <del>e JET-A1</del>, autorizados pela ANP, podem realizar a mistura do QAV alternativo ao JET-A <del>ou JET-A1</del> para a composição do JET-C.</p> <p>§1º Para formular o querosene de aviação C (JET-C), o querosene de aviação alternativo (QAV alternativo) deve ser adicionado ao JET-A <del>ou ao JET-A1</del> nas seguintes proporções:</p> <p>(...)</p> <p>§2º Fica vedada a utilização de QAV alternativo nos motores das aeronaves sem</p>	<p>Um dos aspectos que contribui para que o custo do combustível seja elevado é o padrão regulatório exigido atualmente, no que diz respeito à especificação do QAV. Com efeito, hoje, exige-se que o produto atenda ao padrão JET-A1, mais caro do que o JET-A e que implica um custo adicional. Sendo assim, a iniciativa da ANP, por meio desta CP nº 02/2021, é oportuna para o setor.</p> <p>Ao longo do ano de 2019, a ANP, por solicitação do Ministério de Minas e Energia – MME, já vinha consultando diferentes atores com o objetivo de entender se haveria algum óbice para a introdução do combustível querosene de aviação Jet A no Brasil. À época, houve manifestação da Plural, entidade associativa já extinta e que representava as distribuidoras de combustíveis de aviação, informando que as distribuidoras entendiam que a adoção dessa especificação não traria nenhum tipo de impacto na cadeia de distribuição, sendo plenamente possível sua introdução. Além disso, foi apontado que a autorização para comercialização de Jet A poderia, inclusive, aumentar a disponibilidade de produto para importação, o que também</p>

<p>a devida mistura com o JET-A <del>ou JET-A1</del> nas proporções descritas no §1º deste artigo.</p> <p>§3º Fica proibida a adição de mais de um tipo de QAV alternativo ao JET-A <del>ou ao JET-A1</del>, bem como a mistura de diferentes tipos de JET-C.</p> <p>§4º O JET-C que atenda a todos os requisitos de qualidade desta Resolução pode ser misturado ao JET-A <del>e ao JET-A1</del>.</p> <p>Parágrafo único. O JET-A <del>ou o JET-A1</del> e o QAV alternativo utilizados para compor o JET-C devem atender às especificações referentes a cada produto que estão estabelecidas nas tabelas do Anexo.</p> <p>Art. 3º Para fins desta Resolução, ficam estabelecidas as seguintes definições:</p> <p>(...)</p> <p>VI - certificado da qualidade: documento da qualidade que contém todas as informações e os resultados das características físico-químicas requeridas nesta Resolução para o JET-A, <del>o JET-A1</del>, o QAV alternativo e o JET-C;</p> <p>VII - combustíveis de aviação: querosene de aviação JET-A <del>ou JET-A1</del>, querosene de aviação alternativo e querosene de aviação C em conformidade com as especificações estabelecidas pela ANP;</p> <p>(...)</p> <p>IX - documento da qualidade: definição geral para o certificado da qualidade do JET-A, <del>do JET-A1</del>, do QAV alternativo e do JET-C, o boletim de conformidade do JET-A, <del>do JET-A1</del> e do JET-C ou o registro da análise da qualidade do JET-A, <del>do JET-A1</del> e do JET-C;</p> <p>(...)</p> <p><del>XI - JET-A1: querosene de aviação de origem fóssil, com ponto de congelamento máximo de -47°C, destinado exclusivamente ao consumo em turbinas de aeronaves;</del></p> <p>(...)</p> <p>XVI - querosene de aviação C (JET-C): combustível destinado exclusivamente ao consumo em turbinas de aeronaves, composto de um único tipo de QAV alternativo misturado ao JET-A <del>ou ao JET-A1</del> nas proporções definidas nesta Resolução;</p> <p>XXVI - terminal de querosene: instalação autorizada conforme a Resolução ANP nº 52, de 2 de dezembro de 2015, utilizada para o recebimento, expedição e armazenagem de JET-A, <del>JET-A1</del>, QAV alternativo e JET-C.</p> <p>Art. 4º O importador e o produtor de JET-A <del>ou JET-A1</del>, o produtor de QAV alternativo e o distribuidor de combustíveis de aviação, quando este realizar a mistura de JET-A <del>ou JET-A1</del> com QAV alternativo, devem garantir a qualidade do JET-A <del>ou JET-A1</del>, do QAV alternativo ou do JET-C a ser comercializado,</p>	<p>poderia provocar alguma redução de custo do produto haja vista sua maior disponibilidade no mercado.</p> <p>Desse modo, a alteração da especificação quanto ao tipo de produto a ser comercializado, que permita a substituição do JET-A pelo JET-A1, pode produzir externalidades positivas no tocante ao preço final do QAV.</p> <p>No entanto, para que tais externalidades positivas sejam verificadas, em concreto, é necessário que <b><u>não haja coexistência do JET-A com o JET-A1 na regulamentação.</u></b></p> <p>Do contrário, além de a materialização destes efeitos positivos ficar comprometida, poderão ser provocadas externalidades negativas no mercado. Isso se deve aos seguintes fatores:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Para que haja efetiva redução do preço final do QAV, é necessário que a infraestrutura existente seja utilizada exclusivamente para a movimentação e armazenagem de Jet-A:</b> a redução do preço do QAV depende da adoção, ampla e irrestrita, do Jet-A no mercado. Ou seja, a infraestrutura (tanques e dutos), atualmente existente, deverá passar a ser utilizada para a armazenagem exclusiva deste produto. Caso isso seja feito, haverá a possibilidade de a armazenagem do Jet-A ocorrer em grande escala e, com isso, viabilizar a redução de preço (sobretudo com o aumento das importações).</li> </ol> <p>No entanto, pela redação da proposta de norma, é possível que surja interpretação no sentido de que os agentes econômicos nela previstos deverão disponibilizar tanto o Jet-A, como o Jet-A1. Vale dizer, a proposta de norma abre margem para que, na prática, o mercado exija dos produtores, importadores, distribuidores ou revendedores o fornecimento de ambos os produtos (Jet-A e Jet-A1).</p> <p>Essa interpretação coloca em risco o objetivo primordial da proposta de norma. Isso porque, para que possam ser comercializados ambos os produtos, seria necessária a existência de infraestrutura (dutos e tanques) segregada para cada um deles, a fim de que a especificação do Jet-A1</p>
---	---

<p>conforme o caso, e emitir o certificado da qualidade de amostra representativa, cujos resultados devem atender aos limites especificados no Anexo, de acordo com o tipo de combustível de aviação.</p> <p>§ 1º O combustível de aviação comercializado deve atender, de acordo com o tipo, à(s) respectiva(s) tabela(s) do Anexo:</p> <p>I - JET-A <del>e JET-A1</del>: Tabela I;</p> <p>II - JET-C: Tabelas I e II;</p> <p>III - JET-A <del>e JET-A1</del> formulado a partir do coprocessamento: Tabelas I e III;</p> <p>Art. 5º O produtor, o importador e o distribuidor de combustíveis de aviação devem manter, sob sua guarda e à disposição da ANP, as amostras-testemunha das quinze últimas bateladas de combustíveis de aviação comercializadas ou as referentes aos três últimos meses de comercialização, a opção que corresponder ao menor número de amostras armazenadas.</p> <p>Parágrafo único. A regra do caput é aplicável ao distribuidor de combustíveis de aviação que realizar a mistura de JET-A <del>ou de JET-A1</del> com QAV alternativo.</p> <p>Art. 7º O distribuidor de combustíveis de aviação deve adquirir o JET-A, <del>e JET-A1</del> ou o JET-C cujo documento da qualidade esteja de acordo com os dispositivos desta Resolução.</p> <p>Art. 9º O revendedor de combustíveis de aviação deve garantir a qualidade do JET-A, <del>de JET-A1</del> e do JET-C a ser comercializado e emitir o registro da análise da qualidade de amostra representativa, cujos resultados devem atender aos limites especificados na Tabela I do Anexo.</p> <p>§ 1º O registro da análise da qualidade do JET-A, <del>de JET-A1</del> ou do JET-C deve atender ao estabelecido na Norma ABNT NBR 15216.</p> <p>§ 2º O revendedor de combustíveis de aviação deve manter, sob sua guarda e à disposição da ANP, as amostras-testemunha das quatro últimas bateladas de JET-A, <del>de JET-A1</del> e de JET-C comercializadas ou as referentes aos dois últimos meses de comercialização, a opção que corresponder ao menor número de amostras armazenadas.</p> <p>Art. 14. A documentação fiscal que comprova a aquisição e comercialização do QAV alternativo, JET-C <del>e</del> JET-A <del>e JET-A1</del> deve ficar à disposição da ANP pelo prazo mínimo de um ano, a contar da data de sua comercialização.</p> <p>Art. 15. O importador, o produtor de QAV alternativo, o produtor de JET-A <del>e JET-A1</del>, o distribuidor de combustíveis de aviação e o revendedor de combustíveis de aviação, em suas operações, devem atender aos requerimentos contidos na norma ABNT NBR 15216.</p> <p>Art. 16. No caso da importação de JET-A, <del>de JET-A1</del> ou de QAV alternativo,</p>	<p>seja mantida.</p> <p>No entanto, caso os agentes de mercado se vejam obrigados a dedicar infraestrutura segregada para Jet-A e Jet-A1 e, na prática, a demanda de Jet-A seja muito superior do que aquela para o Jet-A1, é possível que haja séria restrição de infraestrutura e, com isso, risco de desabastecimento ou aumento do preço do produto. Diante disso, a fim de que tais distorções não sejam geradas, seria importante que a infraestrutura atual (tanques e dutos) seja utilizada de forma otimizada, tão somente para a armazenagem e movimentação de um único produto: o Jet-A.</p> <p>2. <b>A previsão regulatória do Jet-A e Jet-A1 gera, na prática, riscos ao consumidor, pois, pela realidade brasileira no tocante à infraestrutura, será inviável assegurar a qualidade do Jet-A1:</b> além dos inconvenientes indicados no item “1” acima, ainda que os agentes econômicos segreguem a tancagem de bases, terminais e Parques de Abastecimento de Aeronaves – PAA, de forma a armazenar Jet-A <del>ou</del> Jet-A1, a realidade da infraestrutura brasileira mostra que, na prática, será inviável a comercialização de ambos os produtos.</p> <p>Em certos casos, os produtos são expedidos (por exemplo, de refinarias ou terminais portuários) unicamente pelo modal dutoviário, não existindo duplicidade de infraestrutura capaz de escoamento de Jet-A e, de forma segregada, Jet-A1. Sendo assim, a menos que sejam realizados investimentos intensivos em infraestrutura com o objetivo de dedicar infraestrutura logística exclusivamente ao JET-A1 (cujo retorno financeiro será absolutamente incerto), será inviável a coexistência de ambos os produtos.</p> <p>Note-se que, em decorrência desse cenário, surge um risco relevante da perspectiva do consumidor. Isso porque, caso ambos os produtos sejam misturados em um mesmo duto, o Jet-A1 perderá sua especificação. Ou seja, é possível que o consumidor adquira, do produtor ou do importador, o Jet-A1, porém não consiga ter assegurada essa especificação</p>
---	---

	<p>deve ser observada a Resolução ANP nº 680, de 5 de junho de 2017, sendo o importador responsável pela qualidade do produto.</p> <p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO V</b> <b>DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS</b></p> <p>Art. 21. A Resolução ANP nº 17, de 26 de julho de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações:</p> <p>“Art. 2º</p> <p>.....</p> <p>X - combustíveis de aviação: querosene de aviação JET-A <del>ou JET-A1</del>, querosene de aviação alternativo e querosene de aviação C, Gasolina de Aviação (GAV ou AVGAS) e Álcool Etílico Hidratado Combustível (AEHC)/Etanol Hidratado Combustível, em conformidade com as especificações estabelecidas pela ANP;</p> <p><del>XVIII – Querosene de Aviação JET-A1: querosene de aviação de origem fóssil, com ponto de congelamento máximo de – 47°C, destinado exclusivamente ao consumo em turbinas de aeronaves.”</del></p> <p>Art. 22. A Resolução ANP nº 18, de 26 de julho de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações:</p> <p>“Art. 4º</p> <p>.....</p> <p>X - Combustíveis de aviação: querosene de aviação JET-A <del>ou JET-A1</del>, querosene de aviação alternativo e querosene de aviação C, Gasolina de Aviação (GAV ou AVGAS) e Álcool Etílico Hidratado Combustível (AEHC)/Etanol Hidratado Combustível, em conformidade com as especificações estabelecidas pela ANP;</p> <p><del>XVII – Querosene de Aviação JET-A1: querosene de aviação de origem fóssil, com ponto de congelamento máximo de – 47°C, destinado exclusivamente ao consumo em turbinas de aeronaves.”</del></p> <p>(...)</p> <p>Art. 26. A partir da data de publicação desta Resolução no Diário Oficial da União, o JET-A1 produzido, importado ou armazenado, em data anterior, pelos agentes regulados a que se refere esta norma fica, automaticamente, certificado como JET-A para fins de comercialização, sendo dispensada sua recertificação.</p> <p>Obs.: sugere-se que as Tabelas I e III, anexadas à proposta de norma, sejam retificadas, de modo a retirar as referências ao Jet-A1.</p>	<p>em função da inviabilidade de utilização de infraestrutura de transporte (dutos) exclusiva para este produto.</p> <p>Sendo assim, diante do papel da ANP no sentido de assegurar a proteção dos interesses do consumidor quanto à qualidade do produto (art. 8º, I, da Lei Federal nº 9.478/1997), é de suma relevância atenção às limitações existentes no país, a fim de que seja evitada a materialização de prejuízo ao consumidor.</p> <p>Considerando que, na prática, a coexistência de ambos os produtos (Jet-A e Jet-A1) é inviável e pode gerar conflitos e distorções no mercado, não há motivos concretos para a manutenção da previsão do Jet-A e Jet-A1 na norma. Some-se a isso o fato de que, na prática, como se depreende do Relatório nº 03/2020/SBQ-CPT-CQC/SBQ-e, não há necessidade de coexistência de ambos os produtos, tendo em vista a adaptabilidade das aeronaves ao Jet-A, não é recomendável a coexistência do Jet-A com o Jet-A1.</p> <p>Sendo assim, recomenda-se a supressão dos trechos, da proposta de norma, que fazem alusão ao Jet-A1.</p>
--	--	---

<p><b>Art. 6º.</b></p>	<p>Art. 6º. Nos casos em que o JET-A ou o JET-A1 circular pelas instalações de um terminal, misturando-se outros JET-A ou JET-A1 certificados, caberá aos detentores da propriedade do produto nos tanques do terminal de querosene a responsabilidade pela emissão do certificado da qualidade ou do boletim de conformidade da mistura resultante.</p> <p>§ 2º Em caso de reclassificação de Jet-A1 certificado para Jet-A, a comprovação da qualidade do produto poderá ser feita por meio de Registro de Análise de Qualidade (RAQ).</p>	<p>Na medida em que, do ponto de vista de qualidade, o JET-A1 não deixa de ser um JET-A, é necessário que, no caso de reclassificação do Jet-A1 certificado para Jet-A, reclassificação possa ocorrer por meio dos Registros de Análise de Qualidade (RAQ) e, portanto, não somente por meio de boletins de conformidade.</p>
<p><b>Art. 8º. § 5º</b></p>	<p>Art. 8º. O distribuidor de combustíveis de aviação deve garantir a qualidade do JET-A, do JET-A1 ou do JET-C adquirido e emitir, conforme o caso, o boletim de conformidade ou o registro de análise da qualidade, de amostra representativa, cujos resultados devem atender aos limites estabelecidos na Tabela I, do Anexo.</p> <p>(...)</p> <p>§ 6º. A análise de estabilidade térmica no boletim de conformidade é obrigatória apenas no caso do JET-A ou JET-A1 ser recebido de navio equipado com serpentina de cobre em seus tanques de carga. <del>ou</del> A análise de estabilidade térmica no boletim de conformidade será <b>opcional</b> no caso de variação de cor saybolt superior aos seguintes valores:</p> <p>I- oito, no caso da cor saybolt inicial ser superior a vinte e cinco;</p> <p>II- cinco, no caso da cor saybolt inicial ser menor ou igual a vinte e cinco e maior ou igual a quinze; e</p> <p>III- três, no caso da cor saybolt inicial ser inferior a quinze.</p>	<p>O parágrafo 6º do art. 8º da proposta de norma <b>exige</b> a realização de análise de estabilidade térmica no boletim de conformidade tanto para o caso de o Jet-A/Jet-A1 ser recebido de navio equipado com serpentina de cobre em seus tanques de carga, como na hipótese de variação de cor saybolt superior a certos valores.</p> <p>A sistemática adotada é mais rigorosa do que aquela prevista nas normas técnicas aplicáveis para operações desta natureza. Isso porque, de acordo com o EI1530, a realização de análise de estabilidade térmica no boletim de conformidade para os casos de variação de cor saybolt superior a certos valores é meramente <b>facultada</b>, ou seja, opcional. Neste sentido, vale conferir a nota 2 da Tabla de Recertificação do JET constante na pg. 48 do EI1530, que deve ser lida e interpretada em conformidade com o item 1.3 do EI1530, que esclarece o caráter opcional do termo “may”, adotado na tabela para se referir às análises de estabilidade térmica para esta hipótese específica. Esta interpretação é corroborada pela análise do Anexo F4 DEF STAN 91-091.</p> <p>Diante disso, considerando as melhores práticas do setor, é importante que a proposta de norma seja adequada, de forma a não atribuir um ônus desnecessário e injustificado aos agentes econômicos do setor.</p>

Este formulário deverá ser encaminhado à ANP para o endereço eletrônico: [conspub\\_qualidade@anp.gov.br](mailto:conspub_qualidade@anp.gov.br).