



anp
Agência Nacional
do Petróleo,
Gás Natural e Biocombustíveis

RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA ANP Nº 11/2022

OBJETIVO: Obter subsídios e informações adicionais sobre a minuta de resolução que altera a Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário.

Durante o período de Consulta Pública (03/05 a 17/06/2022) representantes de 45 organizações enviaram 383 sugestões/contribuições. A descrição dos participantes, bem como o perfil são apresentados abaixo:

Participantes (organizações representadas)	Perfil
Neste US Inc.	Agente econômico
Volkswagen do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda	Agente econômico
Refinaria de Petróleo Riograndense S.A.	Agente econômico
Vulcano Laboratório de Análises Químicas S/S Ltda	Agente econômico
PETROBRAS TRANSPORTE S.A - TRANSPETRO	Agente econômico
Fuga Couros S.A	Agente econômico
Potencial Biodiesel	Agente econômico
Raízen S.A.	Agente econômico
Bianchini SA Indústria Comércio e Agricultura	Agente econômico
REAM PARTICIPAÇÕES S.A.	Agente econômico
Acelen	Agente econômico
Vibra Energia	Agente econômico
Petróleo Brasileiro SA - Petrobras	Agente econômico

Laboratório de Ensaio de Combustíveis da UFMG	Instituição governamental
SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO/SEPEC/Ministério da Economia	Instituição governamental
Câmara dos Deputados	Instituição governamental
Sindipeças	Órgão de classe ou associação
Associação Brasileira de Produtores de Óleo de Palma (ABRAPALMA)	Órgão de classe ou associação
ANFAVEA - Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores	Órgão de classe ou associação
Federação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Gás Natural e Biocombustíveis - BRASILCOM	Órgão de classe ou associação
Associação Brasileira de Reciclagem Animal	Órgão de classe ou associação
IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GÁS	Órgão de classe ou associação
Frente Parlamentar Mista do Biodiesel (FPBio)	Órgão de classe ou associação
Associação Brasileira da Indústria de Produtos para Animais de Estimação (ABINPET)	Órgão de classe ou associação
COOMTRATA- COOPERATIVA DOS PEQUENOS PRODUTORES RURAIS E TRABALHADORES AUTÔNOMOS NA AGROPECUARIA	Órgão de classe ou associação
Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários - ANTF	Órgão de classe ou associação
Sindicato da Indústria de Biodiesel e Biocombustíveis do Estado do Rio Grande do Sul	Órgão de classe ou associação
SINDICATO DA INDÚSTRIA DE ÓLEOS VEGETAIS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	Órgão de classe ou associação

União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene - Ubrabio	Órgão de classe ou associação
ABIOVE - Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais	Órgão de classe ou associação
Sindicombustíveis Resan	Órgão de classe ou associação
ABTP - Associação Brasileira dos Terminais Brasileiros	Órgão de classe ou associação
Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes (Fecombustíveis)	Órgão de classe ou associação
APROBIO - Associação dos Produtores de Biodiesel do Brasil	Órgão de classe ou associação
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS INDÚSTRIAS DE PESCADOS - ABIPESCA	Organização não governamental
Stellantis	Outro perfil
Pensalab Equipamentos Industriais S.A.	Outro perfil
Innospec do Brasil importação e comercio LTDA	Outro perfil
Alesat Combustíveis S.A	Outro perfil
GRANOL INDUSTRIA, COMÉRCIO E EXPORATAÇÃO S/A	Outro perfil
Potencial Petróleo Ltda	Outro perfil
Mercedes-Benz do Brasil Ltda.	Consumidor ou usuário de serviços
Action Consultoria	Consumidor ou usuário de serviços
Consumidor ou usuário de serviços	Consumidor ou usuário de serviços
LIPCAT/PROCAT/UFRJ	Consumidor ou usuário de serviços

A relação das contribuições recebidas, das justificativas e das identificações dos participantes são apresentadas a seguir:

Identificação do proponente	Artigo da minuta	Contribuição recebida	Justificativa apresentada
Sergio Massillon Martins / BRASILCOM	Art. 1º	Substituir a denominação "óleos diesel de uso rodoviário" por óleos diesel A, B e C" neste artigo e em todos os demais onde essa denominação é utilizada	Como nem todos os óleos diesel são utilizados no modal rodoviário, essa alteração assegura a aplicação dos ditames dessa resolução mesmo àqueles utilizados em outros setores
Samuel Luiz de Carvalho / IBP	Art. 1º	<p>Art. 1º Ficam estabelecidas as especificações dos óleos diesel A, B e C, e as obrigações quanto ao controle da qualidade a serem atendidas pelos agentes econômicos que comercializam estes produtos em território nacional.</p> <p>Parágrafo único. É vedada a comercialização de óleo diesel que não se enquadre nas especificações estabelecidas no Anexo.</p>	<p>A exemplo do que ocorre com o Combustível de aviação (JET A, JET C e JET alternativo), cuja Resolução identifica os produtos cobertos pela norma e não o seu uso, consideramos que a utilização da expressão "uso rodoviário" pode gerar algumas dúvidas, por exemplo, levando a uma interpretação que o diesel para uso industrial não está contemplado.</p> <p>Assim, sugerimos que os conceitos de óleo diesel A, B e C, definidos no art. 2 e nas especificações estabelecidas no regulamento anexo a essa resolução, não estejam acompanhados da expressão "uso rodoviário", uma vez que esses produtos não são de uso exclusivo deste segmento.</p>

<p>José Mauro Cardoso / Acelen</p>	<p>Art. 1º</p>	<p>Não obstante a relevância do tema, sugerimos o cancelamento da Consulta Pública, para que nova Consulta seja veiculada após a realização prévia de AIR, com a análise apurada dos impactos das propostas contidas na minuta de Resolução a ser submetida às contribuições do mercado.</p>	<p>A NOTA TÉCNICA Nº 14/2021/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ prevê a dispensa de realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR), mediante a aplicação dos arts. 2º, II e 4º, III do Decreto 10.411/2020, com base na suposição de que tais medidas trariam baixo impacto aos agentes econômicos, à ANP e à sociedade, não provocariam aumento expressivo de custos, nem repercutiriam de forma substancial nas políticas públicas. Ocorre que propostas de modificação regulatória que impactem a esfera jurídica dos agentes regulados não podem, no nosso entender, partir de suposições do ente regulador, sem evidências necessárias e contundentes que justifiquem as suas propostas. Ademais, como se verá na sequência dessas contribuições, parte das medidas propostas na minuta de norma acarretam impactos e custos adicionais substanciais à cadeia econômica, não podendo ser presumidos de baixo impacto, tampouco desconsiderados na análise sobre a melhor tomada de decisão. Trata-se, no presente caso, de proposta que submete os agentes regulados afetados a impactos operacionais e custos relevantes, e que deveriam ter sido analisados com profundidade em uma AIR - que contaria, inclusive, com a participação prévia desses agentes mediante o fornecimento de dados e elementos técnicos para análise da ANP, antes de se chegar às conclusões encaminhadas na Nota Técnica e na minuta de norma. Entendemos se tratar de cuidado essencial do regulador, que não deve ser dispensado. Por essa razão, sugerimos, preliminarmente, o cancelamento desta Consulta Pública,</p>
--	----------------	--	---

			<p>seguido da abertura de nova Consulta Pública somente após a realização prévia de AIR e análise acurada dos impactos gerados pelas propostas contidas na minuta de Resolução, na forma da Lei e da regulação desta própria Agência.</p>
<p>José Camargo Hernandes / Sindicombustíveis Resan</p>	<p>Art. 1º</p>	<p>No que tange ao encaminhamento da proposta, entendemos ser necessária a suspensão da Consulta e Audiência Pública até a edição de AIR e nova minuta correspondente. Ademais, cumpre alertar esta Agência que ainda não foi concluída a revisão da RANP 45/2014, que trata das especificações do biodiesel produzido a partir da transesterificação, sendo este um dos elementos do óleo diesel B que se pretende especificar no âmbito da proposta aqui discutida, o que resvala na motivação para essa nova regulamentação. Assim, o Sindicombustíveis Resan aponta a necessidade de AIR para propiciar uma adequada tomada de decisão.</p> <p>Especificamente em relação ao art. 1º, nossas contribuições são:</p>	<p>A Nota Técnica nº 14/2021/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ justifica a dispensa de AIR sob o argumento de que a proposta se limita à revisão de ato normativo de baixo impacto, que não resultará em aumento expressivo de custos, tampouco afetará substancialmente as políticas públicas em curso.</p> <p>Assim como apresentado por outros participantes da consulta em tela, o Sindicombustíveis Resan manifesta posição contrária a esta interpretação da ANP, entendendo que a proposta em questão acarretará impactos (diretos e indiretos) significativos à cadeia, desde a produção até o abastecimento (muito embora a causa do problema esteja concentrada na etapa de produção, constricta a limitações das rotas tecnológicas em desenvolvimento).</p> <p>Especificamente em relação à revenda varejista, é certo que as obrigações para manutenção da qualidade do produto estabelecidas pela proposta necessariamente implicarão em custos relevantes, que não podem ser ignorados na análise de viabilidade da norma em questão.</p>

		<p>Sugestão de redação: Art. 1º Ficam estabelecidas as especificações dos óleos diesel A, B e C, e as obrigações quanto ao controle da qualidade a serem atendidas por todos os agentes econômicos que comercializam o produto em território nacional.</p> <p>Justificativa: As expressões “uso rodoviário” e “pelos agentes econômicos que comercializam” pode ensejar dúvida, sugerindo equivocadamente que o foco do controle estatal seria a ponta da cadeia, i.e. os agentes responsáveis pela revenda aos consumidores finais. É prudente apontar que o controle de qualidade deve ser garantido em relação a todos os tipos de diesel, em todo o sistema de abastecimento. Assim, sugere-se a eliminação da expressão “uso rodoviário” de todo o texto da norma. Em relação ao diesel D (marítimo), indagamos se a ANP tem ou não recebido informações a respeito de problemas de qualidade do diesel verana que possa comprometer a segurança de embarcações, o que motivaria sua não inclusão na minuta proposta.</p>	<p>A respeito, frise-se que além do imediato custo financeiro para atendimento das novas obrigações (não ponderados na referida Nota Técnica), esses custos serão na prática irre recuperáveis, afinal os postos não serão ressarcidos desses custos ou compensados de algum modo por outra medida administrativa. Além disso, as sugeridas obrigações acessórias (guarda de documentos, manutenção/substituição de equipamentos etc) que poderão gerar multas caso descumpridas, agravando o risco da atividade dos postos em razão de problemas não decorrentes da atividade (repita-se, o problema de fato decorre da limitação da atual tecnologia em preservar a qualidade do biodiesel em toda a cadeia, em todo o país). Por conseguinte, de outro lado haverá necessariamente aumento do custo de fiscalização estatal, cabendo à ANP e demais órgãos controlar a qualidade do combustível comercializado em mais de 40 mil postos (além dos demais agentes), custo esse também não mensurado pela questionada Nota Técnica.</p> <p>Desta forma, não é possível concordar com a dispensa de AIR frente ao tema em discussão, que fica desde já impugnada – com a necessidade de suspensão da audiência pública até o pleno atendimento desse requisito legal. Para justificar tal dispensa com base no art. 2º, II, “a” do Decreto Federal nº 10.411/2020, por imperativo lógico caberia primeiramente à ANP mensurar esses custos óbvios, para então determinar se a tendência é de provocar ou não aumento expressivo</p>
--	--	--	---

			<p>(termo que enseja subjetividade, aliás) de custos para os agentes econômicos ou usuários dos serviços prestados. Ora, resta claro que a Nota Técnica em xeque não avaliou suficientemente esse critério, sendo forçada sua conclusão genérica em relação à descabida dispensa da AIR.</p> <p>Se não bastasse, a referida Nota Técnica também não atende concretamente à Lei nº 13.874/2019, que retrata como ilegítimas medidas normativas que aumentem custos de transação sem comprovação dos respectivos benefícios (art. 4º, V). Isso proque, como dito, não foram ponderamos os impactos ao abastecimento nacional, tampouco a viabilidade técnica da proposta colocada em consulta pública. Não menos importante, considerando que o tema em debate integra a agenda do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), mostra-se pertinente que a AIR aqui reclamada leve em conta a posição do CNPE e outras pastas executivas, por exemplo os Ministérios do Meio Ambiente e da Economia, afinal a revisão da norma técnica em discussão se insere em um arranjo normativo mais amplo, estruturador do PROCONVE e outras macro políticas públicas. Do contrário, há enorme risco de suas disposições por instrumento infralegal incorrerem em conflitos com a competência do CNPE em matéria de conceito de mistura somente com o biodiesel oriundo da transesterificação e/ou esterificação, bem como o estebelecimento de um</p>
--	--	--	---

			plano e de um cronograma de descontinuidade dos óleos diesel S500 e S1800.
Felipe Correa Castilho / ABTP	Art. 1º	Art. 1º Ficam estabelecidas as especificações dos óleos diesel A, B e C, e as obrigações quanto ao controle da qualidade a serem atendidas pelos agentes econômicos que comercializam o produto em território nacional.	A exemplo do que ocorre com o Combustível de aviação (JET A, C e alternativo), identificam os produtos cobertos pela resolução e não apenas o seu uso. O uso do termo rodoviário pode gerar algumas dúvidas, por exemplo o diesel de uso industrial . Utilização de conceitos de óleo diesel A, B e C, definido no art. 2 e pelas especificações estabelecidas no regulamento anexo a essa resolução, é melhor do que uma definição genérica “de uso rodoviário”, especialmente considerando que esses produtos não são de uso exclusivo do segmento rodoviário.
José Camargo Hernandez / Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes	Art. 1º	Art. 1º Ficam estabelecidas as especificações dos óleos diesel A, B e C, e as obrigações quanto ao controle da qualidade a serem atendidas por todos os agentes econômicos que comercializam o produto em território nacional. Parágrafo único. É vedada a comercialização do óleo diesel que não se	Caput - As expressões “uso rodoviário” e “pelos agentes econômicos que comercializam” pode ensejar dúvida, sugerindo equivocadamente que o foco do controle estatal seria a ponta da cadeia, i.e. os agentes responsáveis pela revenda aos consumidores finais. É prudente apontar que o controle de qualidade deve ser garantido em relação a todos os tipos de diesel, em todo o sistema de abastecimento. Assim, sugere-se a eliminação da expressão “uso rodoviário” de todo o texto da norma. Em relação ao diesel D (marítimo), indagamos

		<p>enquadre nas especificações estabelecidas no Anexo.</p>	<p>se a ANP tem ou não recebido informações a respeito de problemas de qualidade do diesel verana que possa comprometer a segurança de embarcações, o que motivaria sua não inclusão na minuta proposta.</p> <p>Parágrafo único - É prudente apontar que o controle de qualidade deve ser garantido em relação a todos os tipos de diesel, em todo o sistema de abastecimento. Assim, sugere-se a eliminação da expressão “uso rodoviário” de todo o texto da norma.</p>
<p>Mirele Machado /Vibra Energia</p>	<p>Art. 1º</p>	<p>Art. 1º Ficam estabelecidas as especificações dos óleos diesel A, B e C e as obrigações quanto ao controle da qualidade a serem atendidas pelos agentes econômicos que comercializam esses produtos em território nacional.</p>	<p>A exemplo do que ocorre com o combustível de aviação (JET A, C e alternativo), identificam os produtos cobertos pela resolução e não apenas o seu uso. O uso do termo rodoviário pode gerar algumas dúvidas quanto a aplicação em seguimentos não-rodoviários, por exemplo o diesel de uso industrial ou agrícola.</p>
<p>Fabício Bezerra / Neste US</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>Gostaríamos de adicionar duas novas classificações para o óleo diesel de uso rodoviário:</p> <p>"VI - diesel verde; biocombustível renovável parafínico composto por hidrocarbonetos parafínicos produzido a partir de matérias-primas exclusivamente derivadas de biomassa renovável conforme especificação estabelecida na resolução ANP Nº 842, de 14 de Maio de 2021;</p>	<p>Gostaríamos de sugerir a adição do diesel verde e de sua mistura com diesel A ou diesel C como opções de classificação para óleo diesel de uso rodoviário pelo fato do diesel verde, biocombustível renovável parafínico, ter sido regulamentado conforme especificação estabelecida na resolução ANP Nº 842, de 14 de Maio de 2021, e constituir excelente alternativa para o uso rodoviário tanto por sua performance quanto por sua sustentabilidade e redução de emissões.</p> <p>O diesel verde é substituto direto “drop-in” para diesel fóssil (óleo diesel A) por conter os mesmos hidrocarbonetos, podendo ser misturado com o diesel A</p>

		<p>VII - óleo diesel D: óleo diesel A ou óleo diesel C adicionado de diesel verde, que atenda integralmente às especificações estabelecidas no Anexo;"</p>	<p>ou diesel C em qualquer proporção sem nenhum detrimento ao desempenho do motor diesel e seu respectivo ciclo de combustão.</p> <p>Em relação ao seu desempenho em ciclo diesel, O diesel verde atende às especificações técnicas e obrigações quanto ao controle da qualidade a serem atendidas pelos agentes econômicos que atualmente comercializam o diesel rodoviário em território nacional. O diesel verde constitui combustível premium com elevado número de cetano promovendo queima limpa e com menor emissão de nitrogenados e particulados. O Diesel verde não contém enxofre e outras impurezas, ajudando na conformidade com S-10 e com risco mínimo de bloqueio do filtro. Por ser apolar, não atrai água, apresentando risco quase zero de absorção de água ou crescimento microbiano, elevada resistência à oxidação e alta estabilidade.</p> <p>Sob o ângulo de sustentabilidade, por ser produzido através de matérias-primas renováveis e sustentáveis, promove maior porcentagem de redução de emissões de carbono que seus similares. No Estados Unidos, onde é comercializado desde o início da década passada, a substituição de 100% de diesel fóssil por 100% de diesel verde resulta em até 80% menos emissões de gases de efeito estufa quando comparadas as emissões ao longo do ciclo de vida dos combustíveis. Em 2020, o diesel</p>
--	--	--	--

			verde contribuiu com 30% das reduções de GEE em todo o setor de transporte da Califórnia.
Silvio Rodrigues / Stellantis	Art. 2º	II - óleo diesel B: óleo diesel A, diesel verde e/ou óleo diesel C, adicionado de biodiesel no teor estabelecido pela legislação vigente, que atenda integralmente às especificações estabelecidas no Anexo; O diesel verde a ser adicionado deverá atender à especificação estabelecida na Resolução ANP nº 842, de 14 de maio de 2021.	O produto final vendido ao consumidor pode ser constituído também pelo diesel verde ou óleo diesel C, uma vez definidas regras pelo CNPE quanto ao uso desses combustíveis.
Christian Michael Wahnfried / Sindipeças	Art. 2º	V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir da mistura de Diesel Verde e/ou de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente, e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A, constantes do Anexo. VI – O Diesel Verde mencionado no inciso V deve ser em conformidade com a RANP 842.	Considerando que o produto final definido como óleo diesel C contém hidrocarbonetos oriundos da hidrogenação do óleo vegetal, o objetivo da contribuição é permitir a mistura de diesel verde, cuja composição é a mesma.

<p>Iêda Fernandes / ABRAPALMA</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>Excluir definição. V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A constantes do Anexo.</p>	<p>Entendemos que essa Consulta e Audiência Pública têm como “Assunto: Revisão da Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário.” Ainda que a inclusão do Diesel C configure uma simplificação que elimina a necessidade de autorização prévia, esta alteração deve ser tratada em Resolução específica com exigências específicas inerentes ao seu processo de produção e suas matérias primas e após processo de Consulta Pública específica, visto que o assunto não especificou o Diesel de coprocessamento.</p>
<p>Taís Pereira Alves / Volkswagen do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>II - óleo diesel B: óleo diesel A, diesel verde e/ou óleo diesel C, adicionado de biodiesel no teor estabelecido pela legislação vigente, que atenda integralmente às especificações estabelecidas no Anexo. O diesel verde a ser adicionado deverá atender à especificação estabelecida na Resolução ANP nº 842, de 14 de maio de 2021.</p>	<p>O produto final vendido ao consumidor pode ser constituído também pelo diesel verde ou óleo diesel C, uma vez definidas regras pelo CNPE quanto ao uso desses combustíveis.</p>
<p>Eliezer de Lima Lopes / SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>Especificar o diesel oriundo de coprocessamento de modo a permitir sua introdução Junto ao biodiesel no mandato atualmente vigente, como forma de estimular a livre concorrência entre rotas produtivas, viabilizando a competição entre os biocombustíveis.</p>	<p>Apesar de se tratar de iniciativa meritória da ANP, que regulamenta o diesel coprocessado como mais um tipo de combustível que encerra parcela renovável para uso nos motores à combustão do ciclo diesel, avalia-se que a minuta de resolução distingue a parte renovável do diesel coprocessado dos demais tipos de biodiesel em circulação no mercado em função da tecnologia utilizada no processo produtivo desses bens. Essa distinção restringe a uma tecnologia específica a possibilidade de compor a</p>

			<p>mistura obrigatória da composição do Óleo Diesel B. Por isso, reitera a imposição de barreiras à entrada que cerceiam a concorrência e o bem-estar do consumidor. Ademais, a proposta aparenta estabelecer restrições à atividade econômica sem amparo na Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997 (Lei do Petróleo) e na Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019 (Lei de Liberdade Econômica).</p>
Mario Reis Pinto / Mercedes-Benz do Brasil Ltda.	Art. 2º	<p>Alteração do inciso II: "óleo diesel B: óleo diesel A, óleo diesel C e/ou diesel verde, adicionados de biodiesel no teor estabelecido pela legislação vigente, que atenda integralmente às especificações estabelecidas no Anexo. O diesel verde da mistura deverá atender às especificações da Resolução ANP 842/2021;"</p>	<p>O diesel comercial (óleo diesel B) vendido ao consumidor poderá ser constituído também pelo óleo diesel C e/ou diesel verde, tão logo o CNPE defina regras quanto ao uso desses combustíveis.</p>
Gilberto Martins / ANFAVEA	Art. 2º	<p>II - óleo diesel B: óleo diesel A, diesel verde e/ou óleo diesel C, adicionado de biodiesel no teor estabelecido pela legislação vigente, que atenda integralmente às especificações estabelecidas no Anexo; O diesel verde a ser adicionado deverá atender à especificação estabelecida na Resolução ANP nº 842, de 14 de maio de 2021.</p>	<p>O produto final vendido ao consumidor pode ser constituído também pelo diesel verde ou óleo diesel C, uma vez definidas regras pelo CNPE quanto ao uso desses combustíveis.</p>
Sergio Massillon Martins / BRASILCOM	Art. 2º	<p>Inciso I - alterar a definição de Diesel A para "produzido a partir do processamento de petróleo"</p>	<p>Inciso I - Serve para simplificar a definição e a origem desse produto e aderir à definição do Art. 1º Inciso II - definição segundo a legislação vigente (Lei 9478/1997 e as inclusões posteriores à sua promulgação)</p>

		<p>Inciso II - substituir "biodiesel" por "biocombustível ou Diesel C"</p> <p>Nota - em toda a minuta, a substituição proposta para o Inciso II deve ser aplicada</p> <p>Incluir novo artigo: Art. Xº - estabelecer que fica permitido, para fins de atendimento da mistura obrigatória de biocombustíveis ao diesel A, a adição, em qualquer proporção, de biodiesel de trans/esterificação, HVO (denominado também de diesel verde) e diesel C, desde que a mistura atenda às especificações contidas nas Tabelas anexas à esta resolução.</p>	<p>Novo artigo Xº - No entendimento da ANP, "biodiesel" é apenas aquele de base éster (em obvia desconsideração do que reza a Lei 9478/1997 em seu Art. 6º incisos XXIV e XXV). Entretanto, estão em curso discussões no CNPE medidas para a introdução de novos biocombustíveis para compor o ciclo diesel. Destarte, essas nos levam a propor que essa minuta seja corrigida, sem impor restrições a qualquer rota tecnológica, sem estabelecer reserva de mercado para qualquer delas e, também, permitir que os agentes decidam a composição da mistura diesel + biocombustível que, além das especificações em atualização, atendam também sua estratégia comercial visando melhor servir aos consumidores finais.</p>
<p>Lucas Soares Portela / Associação Brasileira de Reciclagem Animal</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>V Excluir definição.</p> <p>V- óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A constantes do Anexo.</p>	<p>Entendemos que essa Consulta e Audiência Pública têm como "Assunto: Revisão da Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário."</p> <p>Ainda que a inclusão do Diesel C configure uma simplificação eliminando a necessidade de autorização prévia, esta alteração deve ser tratada em Resolução específica com exigências específicas inerentes ao seu processo de produção e suas matérias primas e após processo de Consulta Pública específica, visto que o assunto não especificou o Diesel de coprocessamento.</p>

<p>Samuel Luiz de Carvalho / IBP</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>Art. 2º O óleo diesel classifica-se em:</p> <p>I - óleo diesel A: combustível constituído por hidrocarbonetos, produzido a partir de petróleo, destinado a veículos ou equipamentos dotados de motores do ciclo Diesel, que atenda integralmente às especificações estabelecidas no Anexo;</p> <p>II - óleo diesel B: óleo diesel A adicionado a biocombustível e/ou ao óleo diesel C para atendimento ao teor estabelecido pela legislação vigente.</p> <p>Parágrafo único. As especificações estabelecidas no Anexo são válidas para a composição do óleo diesel B até o limite de 15 %v de biodiesel oriundo de transesterificação e/ou esterificação.</p> <p>III - óleo diesel A S10 e B S10: óleos diesel com teor de enxofre máximo de 10mg/kg;</p> <p>IV - óleo diesel A S500 e B S500: óleos diesel com teor de enxofre máximo de 500mg/kg; e</p> <p>V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o</p>	<p>Caput: exclusão da expressão "uso rodoviário".</p> <p>Inciso I: Não está claro o que seria "matéria prima não renovável" além do petróleo, motivo pelo qual sugerimos deixar explícito no texto.</p> <p>Inciso II: Considerando que: (i) o óleo diesel B é o produto comercializado à sociedade; (ii) a ANP entende que biodiesel é apenas o produto de transesterificação e/ou esterificação; e (iii) há discussões no CNPE para a introdução de novos biocombustíveis para o ciclo diesel, entendemos que o conceito deve estar atualizado para esta realidade, sem restringir o uso de outras tecnologias ou criar reservas de mercado.</p> <p>Inclusão de parágrafo único: Importante deixar claro que as especificações do óleo diesel B devem estar associadas ao percentual de mistura, evitando alterações na legislação sem a devida modificação regulatória.</p> <p>Incisos III a V: manutenção da redação original.</p> <p>Inclusão de novo artigo: Considerando que: (i) o óleo diesel B é o produto comercializado à sociedade; (ii) a ANP entende que biodiesel é apenas o produto de transesterificação e/ou esterificação; e (iii) há discussões no CNPE para a introdução de novos biocombustíveis para o ciclo diesel, entendemos que o conceito deve estar</p>
--------------------------------------	----------------	---	--

		<p>coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente, e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A, constantes do Anexo.</p> <p>novo artigo - "É permitida a mistura de biocombustíveis, tais como biodiesel e diesel verde ao óleo diesel B e ao óleo diesel C, em qualquer proporção, desde que a mistura final atenda integralmente as especificações constantes nas Tabelas 1, 2 e 3 do Anexo."</p>	<p>atualizado para esta realidade, sem restringir o uso de outras tecnologias ou criar reservas de mercado.</p>
<p>Paulo Jose Fuga / Fuga Couros S.A</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>Excluir definição.</p> <p>V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A constantes do Anexo.</p>	<p>Entendemos que essa Consulta e Audiência Pública têm como "Assunto: Revisão da Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário."</p> <p>Ainda que a inclusão do Diesel C configure uma simplificação eliminando a necessidade de autorização prévia, esta alteração deve ser tratada em Resolução específica com exigências específicas inerentes ao seu processo de produção e suas matérias primas e após processo de Consulta Pública específica, visto que o assunto não especificou o Diesel de coprocessamento.</p>

<p>ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS INDÚSTRIAS DE PESCADOS</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>Excluir definição. V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A constantes do Anexo.</p>	<p>A presente consulta aborda a "Revisão da Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário."</p> <p>A alteração proposta, deveria ser tratada em Resolução específica com exigências específicas inerentes ao seu processo de produção e suas matérias-primas e após processo de Consulta Pública também específica, considerando que o assunto não especificou o Diesel de coprocessamento.</p>
<p>Matheus Boratto Nascimento Campos</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>A consulta visa uma revisão da Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário.</p>	<p>Ainda que a inclusão do Diesel C configure uma simplificação eliminando a necessidade de autorização prévia, esta alteração deve ser tratada em Resolução específica com exigências específicas inerentes ao seu processo de produção e suas matérias primas e após processo de Consulta Pública específica, visto que o assunto não especificou o Diesel de coprocessamento</p>
<p>Jonathan Frade Alvares Araujo</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>Excluir definição. V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A constantes do Anexo.</p>	<p>Entendemos que essa Consulta e Audiência Pública têm como "Assunto: Revisão da Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário."</p> <p>Ainda que a inclusão do Diesel C configure uma simplificação eliminando a necessidade de autorização prévia, esta alteração deve ser tratada em Resolução específica com exigências específicas inerentes ao seu processo de produção e suas matérias primas e após</p>

			<p>processo de Consulta Pública específica, visto que o assunto não especificou o Diesel de coprocessamento.</p>
<p>Pedro Deboni Lupion Mello / Frente Parlamentar Mista do Biodiesel (FPBio)</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>Excluir definição. V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A constantes do Anexo.</p>	<p>Entendemos que essa Consulta e Audiência Pública têm como “Assunto: Revisão da Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário.”</p> <p>Ainda que a inclusão do Diesel C configure uma simplificação eliminando a necessidade de autorização prévia, esta alteração deve ser tratada em Resolução específica com exigências específicas inerentes ao seu processo de produção e suas matérias primas e após processo de Consulta Pública específica, visto que o assunto não especificou o Diesel de coprocessamento.</p>
<p>João Henrique Hummel Vieira / Frente Parlamentar Mista do Biodiesel (FPBio)</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>Excluir definição. V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A constantes do Anexo.</p>	<p>Entendemos que essa Consulta e Audiência Pública têm como “Assunto: Revisão da Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário.”</p> <p>Ainda que a inclusão do Diesel C configure uma simplificação eliminando a necessidade de autorização prévia, esta alteração deve ser tratada em Resolução específica com exigências específicas inerentes ao seu</p>

			<p>processo de produção e suas matérias primas e após processo de Consulta Pública específica, visto que o assunto não especificou o Diesel de coprocessamento.</p>
<p>Gabriela da Silveira Figueiredo / Action Consultoria</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>Excluir definição. V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A constantes do Anexo.</p>	<p>Entendemos que essa Consulta e Audiência Pública têm como “Assunto: Revisão da Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário.”</p> <p>Ainda que a inclusão do Diesel C configure uma simplificação eliminando a necessidade de autorização prévia, esta alteração deve ser tratada em Resolução específica com exigências específicas inerentes ao seu processo de produção e suas matérias primas e após processo de Consulta Pública específica, visto que o assunto não especificou o Diesel de coprocessamento.</p>
<p>José Edson Galvão / ABINPET</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>Excluir definição. V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A constantes do Anexo.</p>	<p>Entendemos que essa Consulta e Audiência Pública têm como “Assunto: Revisão da Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário.”</p> <p>Ainda que a inclusão do Diesel C configure uma simplificação eliminando a necessidade de autorização prévia, esta alteração deve ser tratada em Resolução específica com exigências específicas inerentes ao seu</p>

			<p>processo de produção e suas matérias primas e após processo de Consulta Pública específica, visto que o assunto não especificou o Diesel de coprocessamento.</p>
<p>Alceu Moreira da Silva / Câmara dos Deputados</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>Excluir definição. V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A constantes do Anexo.</p>	<p>Entendemos que essa Consulta e Audiência Pública têm como “Assunto: Revisão da Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário.”</p> <p>Ainda que a inclusão do Diesel C configure uma simplificação eliminando a necessidade de autorização prévia, esta alteração deve ser tratada em Resolução específica com exigências específicas inerentes ao seu processo de produção e suas matérias primas e após processo de Consulta Pública específica, visto que o assunto não especificou o Diesel de coprocessamento.</p>
<p>David Alimandro Corrêa</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>Excluir definição. V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A constantes do Anexo.</p>	<p>Entendemos que essa Consulta e Audiência Pública têm como “Assunto: Revisão da Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário.”</p> <p>Ainda que a inclusão do Diesel C configure uma simplificação eliminando a necessidade de autorização prévia, esta alteração deve ser tratada em Resolução específica com exigências específicas inerentes ao seu</p>

			<p>processo de produção e suas matérias primas e após processo de Consulta Pública específica, visto que o assunto não especificou o Diesel de coprocessamento.</p>
<p>Robson Rodrigues Antunes / Potencial Biodiesel</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>Excluir definição. V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A constantes do Anexo.</p>	<p>Entendemos que essa Consulta e Audiência Pública têm como “Assunto: Revisão da Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário.”</p> <p>Ainda que a inclusão do Diesel C configure uma simplificação eliminando a necessidade de autorização prévia, esta alteração deve ser tratada em Resolução específica com exigências específicas inerentes ao seu processo de produção e suas matérias primas e após processo de Consulta Pública específica, visto que o assunto não especificou o Diesel de coprocessamento.</p>
<p>Osli Barreto Camilo Júnior</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>Excluir definição do inciso V: V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A constantes do Anexo.</p>	<p>Ainda que a inclusão do Diesel C configure uma simplificação eliminando a necessidade de autorização prévia, esta alteração deve ser tratada em Resolução específica com exigências específicas inerentes ao seu processo de produção e suas matérias primas e após processo de Consulta Pública específica, visto que o assunto não especificou o Diesel de coprocessamento.</p>

<p>Leonardo Botelho Zilio / Sindicato da Indústria de Biodiesel e Biocombustíveis do Estado do Rio Grande do Sul</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>Excluir definição: V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A constantes do Anexo.</p>	<p>Entendemos que essa Consulta e Audiência Pública têm como “Assunto: Revisão da Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário.”</p> <p>Ainda que a inclusão do Diesel C configure uma simplificação eliminando a necessidade de autorização prévia, esta alteração deve ser tratada em Resolução específica com exigências específicas inerentes ao seu processo de produção e suas matérias primas e após processo de Consulta Pública específica, visto que o assunto não especificou o Diesel de coprocessamento.</p>
<p>Ricardo José Magalhães Barros / Câmara dos Deputados</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>Excluir definição: V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A constantes do Anexo.</p>	<p>Entendemos que essa Consulta e Audiência Pública têm como “Assunto: Revisão da Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário.”</p> <p>Ainda que a inclusão do Diesel C configure uma simplificação eliminando a necessidade de autorização prévia, esta alteração deve ser tratada em Resolução específica com exigências específicas inerentes ao seu processo de produção e suas matérias primas e após processo de Consulta Pública específica, visto que o assunto não especificou o Diesel de coprocessamento.</p>

<p>Irineu Boff / SINDICATO DA INDÚSTRIA DE ÓLEOS VEGETAIS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>Excluir definição: V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A constantes do Anexo.</p>	<p>Entendemos que essa Consulta e Audiência Pública têm como “Assunto: Revisão da Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário.”</p> <p>Ainda que a inclusão do Diesel C configure uma simplificação eliminando a necessidade de autorização prévia, esta alteração deve ser tratada em Resolução específica com exigências específicas inerentes ao seu processo de produção e suas matérias primas e após processo de Consulta Pública específica, visto que o assunto não especificou o Diesel de coprocessamento.</p>
<p>Sergio Tadeu Cabral Beltrão / União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>Excluir definição: V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A constantes do Anexo.</p>	<p>Entendemos que essa Consulta e Audiência Pública têm como “Assunto: Revisão da Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário.”</p> <p>Ainda que a inclusão do Diesel C configure uma simplificação eliminando a necessidade de autorização prévia, esta alteração deve ser tratada em Resolução específica com exigências específicas inerentes ao seu processo de produção e suas matérias primas e após processo de Consulta Pública específica, visto que o assunto não especificou o Diesel de coprocessamento.</p>

<p>André Meloni Nassar / ABIOVE</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>V – óleo diesel C: fração das matérias primas renováveis sobre o total de matérias primas utilizadas na produção do óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A, constantes do anexo.</p>	<p>A Agência precisa definir que apenas a fração renovável seja tratada como tal, para evitar desinformação ao se atribuir também à fração fóssil, características renováveis. A devida e precisa identificação da origem de cada tipo de óleo diesel também permitirá a melhor regulamentação para cada um dos produtos.</p>
<p>Marília Salim Kotait / Raízen S.A.</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>'- Alteração do inciso II, para: "II - óleo diesel B: óleo diesel A adicionado de biocombustível no teor estabelecido pela legislação vigente, que atenda integralmente às especificações estabelecidas no Anexo;"</p> <p>- Exclusão do inciso V.</p>	<p>'- alteração do inciso II: Conforme definições da Resolução ANP nº 45/2014, biodiesel é o “combustível composto de alquil ésteres de ácidos carboxílicos de cadeia longa, produzido a partir da transesterificação e/ou esterificação de matérias graxas, de gorduras de origem vegetal ou animal”, e que atenda a especificação do Regulamento Técnico da ANP. Biocombustíveis, por sua vez, são definidos pela Resolução ANP nº 734/2018 como a “substância derivada de biomassa renovável, tal como biodiesel, etanol e outras substâncias estabelecidas em regulamento da ANP, que pode ser empregada diretamente ou mediante alterações em motores a combustão interna ou para outro tipo de geração de energia, podendo substituir parcial ou totalmente combustíveis de origem fóssil”. O termo “biocombustíveis”, portanto, é mais amplo que o termo “biodiesel”, sendo que o segundo está</p>

			<p>compreendido do primeiro, entre os tipos de biocombustível.</p> <p>A minuta objeto da consulta pública restringiu ao “biodiesel” a possibilidade de adição ao óleo diesel A, de origem fóssil, para caracterização do diesel B, e, ao fazê-lo, excluiu, de forma injustificada, o uso de outros biocombustíveis, oriundos de outras matérias primas, que podem resultar em diesel B tão ou mais eficiente quanto aquele obtido por meio da mistura do biodiesel.</p> <p>Assim, não há por que restringir o conceito de diesel B especificamente à mistura de biodiesel, sendo que previsão mais ampla de “biocombustível” se mostra mais adequada e aderente ao estímulo global ao amplo desenvolvimento e utilização de produtos de origem renovável. Nesse sentido, a manutenção do termo “biodiesel” resultará em prejuízo e desincentivo ao desenvolvimento de biocombustíveis a partir de matérias primas não agrícolas, como é caso de biocombustíveis gerados a partir do aproveitamento de resíduos sólidos e efluentes, por exemplo.</p> <p>Dessa forma, o inciso II do art. 2º da minuta deve ser alterado, a fim de que o diesel B possa ser obtido por meio da adição de “biocombustível” que siga as especificações da ANP ao diesel B, e não apenas por meio da adição do “biodiesel”, tipo específico de biocombustível.</p> <p>- Exclusão do inciso V:</p>
--	--	--	---

			<p>A sugestão de exclusão da definição de óleo diesel C se justifica pela não utilização do termo pela minuta, que inclui o produto, sem, contudo, autorizar a sua comercialização.</p> <p>A Nota Técnica nº 14/2021/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ justifica a criação de nova nomenclatura que compreenda “o óleo diesel produzido por processos que utilizem matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente, definidos como coprocessamento” (pág. 40), diferenciando-o do diesel A, oriundo apenas de matérias-primas não renováveis. Contudo, para que a criação de tal nomenclatura fosse pertinente, a norma proposta deveria dispor sobre as possibilidades de seu uso e possível substituição do diesel A ou B pelo diesel C.</p> <p>Alternativamente à exclusão, sugere-se que seja prevista a aplicação das mesmas regras aplicáveis ao diesel B ao diesel C.</p>
<p>Waldemar Henrique Hansted Pocay / Bianchini SA Indústria Comércio e Agricultura</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>Excluir Definição.</p> <p>V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente, e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A, constantes do Anexo.</p>	<p>Entendemos que a Consulta e Audiência Pública têm como "Assunto: Revisão da Resolução ANP nº50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário."</p> <p>Ainda que a inclusão do Diesel C configure uma simplificação eliminando a necessidade de autorização prévia, esta alteração deve ser tratada em Resolução específica, com exigências específicas inerentes ao seu processo de produção e suas matérias primas e após processo de Consulta Pública específica, visto que o assunto não especificou o Diesel de coprocessamento.</p>

<p>José Camargo Hernandes / Sindicombustíveis Resan</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>I- óleo diesel A: combustível constituído por hidrocarbonetos, produzido a partir do petróleo, destinado a veículos ou equipamentos dotados de motores do ciclo Diesel, que atenda integralmente às especificações estabelecidas no Anexo;</p> <p>II- "Óleo diesel B: óleo diesel A adicionado a biocombustível e/ou ao óleo diesel C para atendimento ao teor estabelecido pela legislação vigente;</p> <p>Criar Parágrafo único - As especificações estabelecidas no Anexo são válidas para misturas de óleo diesel B até o limite de X% de biodiesel oriundo de transesterificação e/ou esterificação.</p>	<p>Inc. I: Sendo o petróleo a única matéria-prima conhecida, sugere-se a sua indicação no texto, facilitando a compreensão do alcance da norma.</p> <p>Inc. II: Como o óleo diesel B é o produto final comercializado e que segundo a ANP biodiesel é somente o produto de transesterificação e/ou esterificação, sendo certo que o CNPE vem estudando a inserção de novos biocombustíveis na matriz para motores ciclo diesel, é preciso que a definição seja construída observando tais conceitos, evitando incorrer em barreiras ao uso de outras tecnologias ou mesmo de criar reservas de mercado.</p> <p>Criar Parágrafo único: Este artigo deve considerar que as especificações do óleo diesel B estão atreladas aos diferentes percentuais de mistura até certo limite técnico, de modo a evitar impropriedades entre o comando legal (elevação da mistura obrigatória) e a norma técnica (aqui debatida).</p>
<p>Donato Alexandre Gomes Aranda / LIPCAT/PROCAT/UFRJ</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>V- óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A constantes do Anexo.</p>	<p>Entendemos que essa Consulta e Audiência Pública têm como "Assunto: Revisão da Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário."</p> <p>Ainda que a inclusão do Diesel C configure uma simplificação eliminando a necessidade de autorização prévia, esta alteração deve ser tratada em Resolução específica com exigências específicas inerentes ao seu</p>

			<p>processo de produção e suas matérias primas e após processo de Consulta Pública específica, visto que o assunto não especificou o Diesel de coprocessamento.</p>
<p>Marcio Massão Ota Jr. / GRANOL INDUSTRIA, COMÉRCIO E EXPORATAÇÃO S/A</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>EXCLUIR A DEFINIÇÃO DO ÓLEO DIESEL C</p>	<p>O DIESEL C DEVE SER TRATADO EM RESOLUÇÃO ESPECÍFICA COM EXIGÊNCIAS ESPECÍFICAS INERENTES AO SEU PROCESSO PRODUTIVO E SUAS MATÉRIAS PRIMAS E APÓS PROCESSO DE CONSULTA PÚBLICA ESPECÍFICA, VISTO QUE O ASSUNTO NÃO ESPECIFICOU O DIESEL DE COPROCESSAMENTO</p>
<p>Felipe Correa Castilho / ABTP</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>Art. 2º O óleo diesel classifica-se em: I - óleo diesel A: combustível constituído por hidrocarbonetos, produzido a partir de petróleo, destinado a veículos ou equipamentos dotados de motores do ciclo Diesel, que atenda integralmente às especificações estabelecidas no Anexo;</p> <p>Sugestão de um novo Artigo: "É permitida a mistura de biocombustíveis, tais como biodiesel e diesel verde ao óleo diesel B e ao óleo diesel C, em qualquer proporção, desde que a mistura final atenda integralmente as especificações</p>	<p>Art. 2º - Ajuste para guardar coerência com o comentário do Art. 1º.</p> <p>I - Além disso, não está claro o que seria "matéria prima não renovável" além do petróleo, motivo pelo qual sugerimos deixar explícito no texto.</p> <p>Novo Artigo: Considerando que: (i) o óleo diesel B é o produto comercializado à sociedade; (ii) a ANP entende que biodiesel é apenas o produto de transesterificação e/ou esterificação; e (iii) há discussões no CNPE para a introdução de novos biocombustíveis para o ciclo diesel, entendemos que o conceito deve estar atualizado para esta realidade, sem restringir o uso de outras tecnologias ou criar reservas de mercado.</p>

		<p>constantes nas Tabelas 1, 2 e 3 do Anexo."</p>	
<p>José Camargo Hernandes / Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>I- óleo diesel A: combustível constituído por hidrocarbonetos, produzido a partir do petróleo, destinado a veículos ou equipamentos dotados de motores do ciclo Diesel, que atenda integralmente às especificações estabelecidas no Anexo;</p> <p>II- "Oleo diesel B: óleo diesel A adicionado a biocombustível e/ou ao óleo diesel C para atendimento ao teor estabelecido pela legislação vigente;</p> <p>Parágrafo único (criação) - As especificações estabelecidas no Anexo são válidas para misturas de óleo diesel B até o limite de X% de biodiesel oriundo de transesterificação e/ou esterificação;</p>	<p>I- Sendo o petróleo a única matéria-prima conhecida, sugere-se a sua indicação no texto, facilitando a compreensão do alcance da norma.</p> <p>II- Como o óleo diesel B é o produto final comercializado e que segundo a ANP biodiesel é somente o produto de transesterificação e/ou esterificação, sendo certo que o CNPE vem estudando a inserção de novos biocombustíveis na matriz para motores ciclo diesel, é preciso que a definição seja construída observando tais conceitos, evitando incorrer em barreiras ao uso de outras tecnologias ou mesmo de criar reservas de mercado.</p> <p>Parágrafo único (criação) - Este dispositivo deve também considerar que as especificações do óleo diesel B estão atreladas aos diferentes percentuais de mistura até certo limite técnico, de modo a evitar impropriedades entre o comando legal (elevação da mistura obrigatória) e a norma técnica (aqui debatida).</p>

<p>Jéssica Pereira Gonçalves / Potencial Petróleo Ltda</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>Excluir definição. V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A constantes do Anexo.</p>	<p>A consulta Pública 11/2022 tem como cunho principal a revisão da RANP 50/2013, portanto a inclusão da definição de Diesel C simplifica a mesma para este tipo de Diesel.</p> <p>Entendemos que a esta definição e alteração se faz necessário tratamento em uma Resolução específica com seus requisitos atrelados ao seu processo de produção (Coprocesso) e matérias-primas, e que esta deve ser feita após Consulta Pública direcionada para tal.</p>
<p>Antonio Carlos Ventilii Marques / APROBIO</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>Excluir definição V – óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A constantes do Anexo.</p>	<p>A Consulta e Audiência Pública têm como “Assunto: Revisão da Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário.”</p> <p>Ainda que a inclusão do “Diesel C” configure, para a agência, uma simplificação por eliminar a necessidade de autorização prévia, a alteração deve ser tratada em Resolução específica com exigências específicas e inerentes ao novo processo de produção e suas matérias primas.</p> <p>A produção segundo este novo processo em escala industrial ocorreu em poucos lotes experimentais. Este novo produto necessita ser submetido a novo processo com uma Consulta Pública específica, como o realizado para o Diesel Verde, para que todos os aspectos técnicos da introdução da variante deste combustível fóssil sejam discutidos de forma ampla e técnica.</p>

			<p>Como exemplo de pontos a serem definidos e discutidos estaria uma definição de conteúdo renovável mínimo no combustível final para ser classificado como tal.</p> <p>Também deve incorporar características de controle de qualidade adicionais, como a comprovação de conteúdo renovável, garantia da segregação da produção dentro da refinaria requisitos adicionais em sua especificação, similares aos já exigidos para o Diesel Verde.</p>
Luiz Carlos Heinze	Art. 2º	<p>Excluir definição.</p> <p>V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A constantes do Anexo.</p>	<p>Entendemos que essa Consulta e Audiência Pública têm como “Assunto: Revisão da Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário.”</p> <p>Ainda que a inclusão do Diesel C configure uma simplificação eliminando a necessidade de autorização prévia, esta alteração deve ser tratada em Resolução específica com exigências específicas inerentes ao seu processo de produção e suas matérias primas e após processo de Consulta Pública específica, visto que o assunto não especificou o Diesel de coprocessamento.</p>
Mirele Machado / Vibra Energia	Art. 2º	<p>Art. 2º O óleo diesel de uso rodoviário classifica-se em:</p> <p>I - óleo diesel A: combustível constituído por hidrocarbonetos, produzido a partir de matéria-prima exclusivamente não renovável, destinado a veículos ou equipamentos dotados de motores do</p>	<p>Necessário alterar as definições para que a norma fique corretamente adequado ao disposto no inciso XXV do artigo 6º da Lei nº 9.478/97, que estabelece a definição de biodiesel como “biocombustível derivado de biomassa renovável para uso em motores a combustão interna com ignição por compressão ou, conforme regulamento, para geração de outro tipo de energia, que possa substituir parcial ou totalmente combustíveis de origem fóssil.”</p>

	<p>ciclo Diesel, que atenda integralmente às especificações estabelecidas no Anexo;</p> <p>II - óleo diesel B: óleo diesel A adicionado de biodiesel no teor estabelecido pela legislação vigente, que atenda integralmente às especificações estabelecidas no Anexo;</p> <p>III - óleo diesel A S10 e B S10: óleos diesel com teor de enxofre máximo de 10mg/kg;</p> <p>IV - óleo diesel A S500 e B S500: óleos diesel com teor de enxofre máximo de 500mg/kg; e</p> <p>V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente, e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A, constantes do Anexo.</p> <p>VI – Biodiesel: biocombustível produzido a partir de matéria prima renovável, biomassa ou resíduos de biomassa para uso em motores a combustão interna com ignição por compressão ou, conforme regulamento, para geração de outro tipo de energia, que possa substituir parcial ou totalmente combustíveis de origem fóssil.</p>	<p>Não é demais lembrar que um ato normativo deve ser subordinado à lei e não pode restringir, ampliar ou modificar direito e obrigações por ela previstos.</p> <p>Vejam que a definição da Lei é clara e ampla e não restringe o biodiesel a apenas uma rota tecnológica, não podendo, desta forma, existir restrição nesse sentido por ato normativo regulatório.</p> <p>Diversos processos de produção processos podem gerar o mesmo produto e a norma regulatória não pode restringir ao biodiesel base éster, sob pena de gerar uma reserva de mercado para o biodiesel base éster, contrariando a redação da Lei do Petróleo, que estimula o uso de biocombustíveis.</p> <p>Desta forma, qualquer biodiesel, nos termos da Lei nº 9.478/98, produzido a partir das rotas tecnológicas existentes e sejam capazes de atender às especificações necessárias, deve ser considerado para cumprimento da adição obrigatória de 10% de biodiesel no diesel fóssil, conforme Lei nº 13.033/14. Da mesma, forma a parcela renovável do diesel oriundo do coprocessamento em unidade de refino devem ser reconhecidas como biodiesel e consideradas para cumprimento de adição obrigatória de 10%.</p> <p>Apoiamos as iniciativas para tornar a matriz energética cada vez mais limpa e, nessa linha, entendemos que os agentes devem ter a liberdade de adicionar biodiesel disponível, menos custoso e com maior eficiência logística para a sociedade, independente da rota de produção.</p>
--	---	--

		<p>VII – Biodiesel Ester: biodiesel de base éster composto de alquil ésteres de ácidos carboxílicos de cadeia longa, produzido a partir da transesterificação e/ou esterificação de matérias graxas, de gorduras de origem vegetal ou animal, e que atenda a especificação contida no Regulamento Técnico, parte integrante desta Resolução.</p> <p>VIII – Diesel Verde: biodiesel de base parafínica produzido a partir das rotas (i) hidrotreatamento de óleo vegetal e animal; (ii) gás de síntese proveniente de biomassa; (iii) fermentação do caldo de cana-de-açúcar; e (iv) oligomerização de álcool etílico (etanol) ou isobutílico (isobutanol).</p> <p>IX – Parcela renovável: a parcela renovável do óleo diesel C será considerada um biodiesel.</p> <p>Inclusão: Parágrafo Único. As especificações estabelecidas no Anexo são válidas para a composição do óleo diesel B até o limite máximo de 15% de biodiesel.</p>	<p>Com a dimensão continental do Brasil e as características de cada unidade federada todas as rotas tecnológicas devem ser consideradas e incentivadas para que a sociedade se beneficie dos melhores das melhores alternativas técnicas existentes.</p> <p>Justificativa p. único: Importante deixar claro que as especificações do óleo diesel b devem estar associadas ao percentual de mistura, evitando alterações na legislação sem a devida modificação regulatória.</p> <p>O percentual de mistura influencia diretamente os parâmetros de qualidade e neste sentido solicitamos que a ANP deixe claro que as especificações ora estabelecidas no âmbito desta resolução sejam válidas para um percentual de mistura de até 15% de biodiesel, comprometendo-se a revisar a regulamentação caso este percentual venha aumentar, principalmente no que tange os percentuais de contaminantes. Esta solicitação está em linha a norma europeia que estabelece parâmetros para um percentual de até 7% de mistura.</p> <p>Justificativa parágrafo novo: A presente minuta de resolução introduz o óleo diesel c, para incluir o óleo diesel produzido através de coprocessamento, que deverá receber biodiesel da mesma forma que ocorre para o óleo diesel a. Porém, a mesma minuta não considera as misturas de diesel verde aos óleos diesel a, b ou c.</p> <p>Foi publicada a lei nº 13.576 de 2017, dispondo sobre a política nacional de biocombustíveis – Renovabio, que tem entre seus objetivos promover a adequada expansão</p>
--	--	--	--

		<p>Inclusão de novo artigo - "É permitida a mistura de diesel verde ao óleo diesel B em qualquer proporção, desde que a mistura final atenda integralmente as especificações constantes nas Tabelas 1, 2 e 3 do Anexo."</p>	<p>da produção e do uso de biocombustíveis na matriz energética nacional, bem como foi promulgada a resolução ANP 842 de 2021, que estabelece a especificação do diesel verde.</p> <p>Conforme a nota técnica nº 14/2021/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ o óleo diesel produzido por coprocessamento pode ser considerado como óleo diesel a, porém com nomenclatura própria, "pois se trata produto semelhante quimicamente ao diesel fóssil não contendo compostos oxigenados". Do ponto de vista da qualidade, a parcela renovável do óleo diesel produzido por coprocessamento é semelhante ao diesel verde, razão pela qual deve poder ser misturado ao óleo diesel b, desde que a mistura final atenda a especificação das tabelas 1,2,3</p>
<p>Danilo Souza Chaves / Petrobras</p>	<p>Art. 2º</p>	<p>Contribuição 1 - Substituir:</p> <p>"II - óleo diesel B: óleo diesel A adicionado de biodiesel no teor estabelecido pela legislação vigente..."</p> <p>Por:</p> <p>"II - óleo diesel B: óleo diesel A ou C contendo biocombustível no teor estabelecido pela legislação vigente..."</p> <p>Contribuição 2 - Inserir parágrafo único:</p> <p>"Parágrafo único. As especificações estabelecidas no Anexo são válidas para a</p>	<p>Contribuição 1 - A definição de quais biocombustíveis e seus respectivos teores podem ser adicionados ao óleo diesel é tema de discussão no Programa Combustível do Futuro. A Resolução, ao tratar das especificações e misturas, deve estar em harmonia com estas definições, sem estabelecer diferenciação que, por exemplo, entenda que o diesel renovável não poderia compor o mandato juntamente com o biodiesel.</p> <p>Contribuição 2 - Evitar que limites estabelecidos na especificação do óleo diesel B considerando o teor máximo de 15 % em volume de biodiesel sejam excedidos em um eventual aumento do teor de biodiesel na mistura.</p>

		<p>composição do óleo diesel B até o limite de 15 % em volume de biodiesel.”</p> <p>Contribuição 3 - Substituir</p> <p>“V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente, e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A, constantes do Anexo.”</p> <p>Por:</p> <p>“V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis concomitantemente, ou por mistura física do óleo diesel A com Diesel Verde, e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A, constantes do Anexo.”</p> <p>Contribuição 4 - Inserir inciso VI</p>	<p>Contribuição 3 - Deixar claro que a obtenção do óleo diesel C pode ser por mistura física com diesel verde.</p> <p>Contribuição 4 - Identificação de qual tipo de óleo diesel é destinado às novas tecnologias de motores para controle de emissões.</p>
--	--	--	---

		<p>“VI - Os veículos ciclo Diesel a partir das fases L-6 e P-7 do PROCONVE somente deverão utilizar o óleo diesel B S10.”</p>	
<p>Livio Garcia da Costa</p>	<p>Art. 3º</p>	<p>Sugestão de redação: I - boletim de conformidade: documento da qualidade, FORNECIDO pelo distribuidor de combustíveis líquidos OU OPERADOR LOGÍSTICO, que deve conter os resultados das análises das características físico-químicas estabelecidas na Resolução ANP nº 828, de 1º de setembro de 2020;</p>	<p>Inciso I: O termo "emitido" passa a ideia de que o distribuidor é quem deve realizar os ensaios e, conseqüentemente, emitir o documento da qualidade, quando na verdade, os ensaios podem ser realizados por terceiros que emitirão o documento da qualidade. Por exemplo, uma distribuidora pode contratar um laboratório independente ou mesmo de um outro agente econômico para realizar os ensaios e emitir o Boletim de Conformidade. Muitas vezes, o distribuidor não tem estrutura laboratorial para executar ensaios e não cabe que transcreva o laudo de um terceiro para a sua "máscara" de Boletim de Conformidade.</p> <p>Além da figura do distribuidor, o operador logístico também pode emitir (ou subcontratar a emissão) do Boletim de Conformidade para atender o detentor da propriedade do óleo diesel armazenado.</p>

<p>Pedro Modenesi Pitta Pinheiro / PETROBRAS TRANSPORTE S.A</p>	<p>Art. 3º</p>	<p>I - boletim de conformidade: documento da qualidade que deve atender ao estabelecido na Resolução ANP nº 828, de 1º de setembro de 2020;</p>	<p>O objetivo é a simplificação tendo como referência a Resolução ANP 828/2020, porém neste não há previsão de emissão de Boletim de Conformidade para o Óleo Diesel A, conforme previsto no Art. 12º desta Minuta de Resolução, portanto será necessário o ajuste.</p>
<p>Samuel Luiz de Carvalho / IBP</p>	<p>Art. 3º</p>	<p>Art. 3º Para fins desta Resolução, ficam estabelecidas as seguintes definições:</p> <p>I - boletim de conformidade: documento da qualidade que deve conter os resultados das análises das características físico-químicas estabelecidas na Resolução ANP nº 828, de 1º de setembro de 2020;</p> <p>(...)</p> <p>IV - empresa de inspeção da qualidade: pessoa jurídica credenciada pela ANP para a realização das atividades de controle da qualidade dos produtos importados, adição de marcador aos produtos de marcação compulsória, de adição ou acompanhamento da adição de corante ao etanol anidro combustível e ao óleo diesel A S500;</p>	<p>Inciso I: sugere-se alinhar com as resoluções de Gasolina e QAV, retirando o trecho "emitido pelo distribuidor de combustíveis líquidos". No contexto de novos modelos de negócio, caberá a outros agentes a emissão do documento.</p> <p>Incisos II e III: manutenção da redação original.</p> <p>Inciso IV: Importante prever que a empresa de inspeção de qualidade possa apenas acompanhar a adição de corante, assegurando o cumprimento da obrigação.</p> <p>Incisos V a VII: manutenção da redação original.</p> <p>Inciso VIII: solicitamos à ANP esclarecer quais agentes são formuladores de óleo diesel.</p> <p>Incisos IX e X: manutenção da redação original.</p>

		(...)	
Marília Salim Kotait / Raízen S.A.	Art. 3º	(...) IV - empresa de inspeção da qualidade: pessoa jurídica credenciada pela ANP para a realização das atividades de controle da qualidade dos produtos importados, adição de marcador aos produtos de marcação compulsória, de adição ou acompanhamento da adição de corante ao etanol anidro combustível e ao óleo diesel A S500; (...)	A sugestão visa adequar o texto às práticas de mercado, dotando de maior segurança a contratação de empresa de inspeção da qualidade que acompanha a adição de corante ao etanol anidro, sem, contudo, realizá-la diretamente, como muitas vezes se observa na prática. Sobre o tema, note-se que não há qualquer risco à qualidade do produto ou à responsabilidade pela adição de corante, tratando-se apenas de ajuste de redação que, conforme mencionado acima, se adequa melhor às práticas de mercado.
José Camargo Hernandes / Sindicombustíveis Resan	Art. 3º	Reestruturar o conceito de formulador previsto no inc. V, definindo nova redação a partir de esclarecimentos que precisam ser apresentados pela ANP (vide justificativa abaixo).	Partindo da lógica empregada pela ANP em nota técnica pretérita a respeito da inexistência de distinção entre produtos refinados e formulados, cumpre à ANP informar quais agentes autorizados são formuladores de óleo diesel.

<p>Felipe Correa Castilho / ABTP</p>	<p>Art. 3º</p>	<p>I - boletim de conformidade: documento da qualidade que deve conter os resultados das análises das características físico-químicas estabelecidas na Resolução ANP nº 828, de 1º de setembro de 2020; (...) IV - empresa de inspeção da qualidade: pessoa jurídica credenciada pela ANP para a realização das atividades de controle da qualidade dos produtos importados, adição de marcador aos produtos de marcação compulsória, de adição ou acompanhamento da adição de corante ao etanol anidro combustível e ao óleo diesel A S500;</p>	<p>I - Sugere-se alinhar com as resoluções de Gasolina e QAV, retirando o trecho "emitido pelo distribuidor de combustíveis líquidos". No contexto de novos modelos de negócio, caberá a outros agentes a emissão do documento. IV - Importante prever que a empresa de inspeção de qualidade possa apenas acompanhar a adição de corante, assegurando o cumprimento da obrigação. VIII - Solicitamos à ANP esclarecer quais agentes são formuladores de óleo diesel.</p>
<p>José Camargo Hernandes / Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes</p>	<p>Art. 3º</p>	<p>V- formulador: redesenhar o conceito, definindo nova redação a partir de esclarecimentos que precisam ser apresentados pela ANP (vide justificativa abaixo).</p>	<p>Partindo da lógica empregada pela ANP em nota técnica pretérita a respeito da inexistência de distinção entre produtos refinados e formulados, cumpre à ANP informar quais agentes autorizados são formuladores de óleo diesel.</p>
<p>Antonio Carlos Ventilii Marques / APROBIO</p>	<p>Art. 3º</p>	<p>I – boletim de conformidade: documento da qualidade, emitido pelo distribuidor de combustíveis líquidos, que deve conter os resultados das análises das características</p>	<p>Para o item I: No caso do terminal, conforme descrito no Art. 12 (Nos casos em que o óleo diesel A passar pelas instalações de</p>

		<p>físico-químicas estabelecidas na Resolução ANP nº 828, de 1º de setembro de 2020;</p> <p>II - Incluir o texto: "incluindo os aditivos utilizados,"</p> <p>II - certificado da qualidade: documento da qualidade, emitido pela refinaria, pela central de matérias-primas petroquímicas, pelo formulador e pela empresa de inspeção da qualidade contratada pelo importador, que deve conter todas as informações, incluindo os aditivos utilizados, e os resultados das análises das características do produto, constantes do Anexo;</p>	<p>terminal), Inciso II do § único: será emitido um boletim de conformidade.</p> <p>Contudo, a RANP 828/2020 define exigências para o certificado de análise do Diesel A (art. 20) e boletim de conformidade do Diesel B (art. 21).</p> <p>Fica uma lacuna, pois não há “boletim de conformidade para o Diesel A” na resolução em questão.</p> <p>Conforme a Resolução em referência o boletim de conformidade do Diesel B deve conter:</p> <ul style="list-style-type: none">I – aspecto;II – cor visual;III – ponto de fulgor;IV – massa específica a 20 °C;V – condutividade elétrica; eVI – teor de água. <p>E será incluído: [Índice de acidez).</p> <p>Considerando o potencial de contaminação, é fundamental manter a emissão de um certificado de qualidade no tanque do produtor ou terminal, antes de sua transferência de titularidade.</p> <p>Para o item II:</p> <p>Importante que o certificado de qualidade contenha a informação dos aditivos utilizados.</p> <p>Necessário para garantir a correta aplicação/ escolha da norma para ensaio de número de cetano (nota 6 da Tabela do Anexo) e também identificar potencial</p>
--	--	--	--

			<p>incompatibilidade de aditivo utilizado com as propriedades e estabilidade final da mistura. Evidências destas possíveis interferências estão descritas em publicações como:</p> <p>SAE paper 2013-2682 – “Understanding Polyisobutylene Succinmides (PIBSI) and Inter al Diesel Injector Deposits”.</p> <p>Também o relatório “Änderungen von Kraftstoffeigenschaften unter extremen Randbedingungen - Ablagerungen in Common Rail Injektoren II” elaborado em trabalho da Universidade de Rostock, na Alemanha, que identificou a influencia de determinadas classes de aditivos na formação de lacas.</p>
Mirele Machado /Vibra Energia	Art. 3º	<p>Art. 3º Para fins desta Resolução, ficam estabelecidas as seguintes definições:</p> <p>I - boletim de conformidade: documento da qualidade, que deve conter os resultados das análises das características físico-químicas estabelecidas na Resolução ANP nº 828, de 1º de setembro de 2020;</p> <p>II - certificado da qualidade: documento da qualidade, que deve conter todas as informações e os resultados das análises das características do produto, constantes do Anexo;</p> <p>III - distribuidor de combustíveis líquidos: pessoa jurídica autorizada pela ANP ao exercício da atividade de distribuição de combustíveis líquidos derivados de</p>	<p>Não restringir na definição de boletim de conformidade e de certificado de qualidade qual agente tem a atribuição de emitir o documento, no contexto de novos modelos de negócio, caberá a outros agentes a emissão do documento. Sugestão de simplificação da definição de produtor de óleo diesel, com a inclusão dos produtos A e C.</p>

		<p>petróleo, biocombustíveis e outros combustíveis automotivos especificados ou autorizados pela ANP;</p>	
<p>Danilo Souza Chaves / Petrobras</p>	<p>Art. 3º</p>	<p>Contribuição 1 - Substituir:</p> <p>“I - boletim de conformidade: documento da qualidade, emitido pelo distribuidor de combustíveis líquidos, que deve conter os resultados das análises das características físico-químicas estabelecidas na Resolução ANP nº 828, de 1º de setembro de 2020;”</p> <p>Por:</p> <p>“I - boletim de conformidade: documento da qualidade que deve conter os resultados das análises das características físico-químicas estabelecidas na Resolução ANP nº 828, de 1º de setembro de 2020;”</p> <p>Contribuição 2 - Substituir:</p> <p>“IV - empresa de inspeção da qualidade: pessoa jurídica credenciada pela ANP para</p>	<p>Contribuição 1 - Harmonizar definição com as resoluções de gasolina (Resolução ANP 807/2020) e querosene de aviação (Resolução ANP 856/2021). A emissão dos boletins de conformidade não é exclusividade dos distribuidores.</p> <p>Contribuição 2 - Prover flexibilidade à sistemática de adição de corante. Em alguns casos, a inspetora não realiza a adição do corante, ela somente acompanha a adição.</p>

		<p>a realização das atividades de controle da qualidade dos produtos importados, adição de marcador aos produtos de marcação compulsória, de adição de corante ao etanol anidro combustível e ao óleo diesel A S500;</p> <p>Por:</p> <p>“IV - empresa de inspeção da qualidade: (...), de adição ou supervisão da adição (adição ou acompanhamento da adição) de corante ao etanol anidro combustível e ao óleo diesel A S500;”</p>	
Livio Garcia da Costa	Art. 4º	<p>Sugestão de redação:</p> <p>Art. 4º O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5 PONTOS PERCENTUAIS.</p>	<p>0,5% pode ser interpretado como uma variação relativa sobre o valor absoluto do percentual de biodiesel. Por exemplo: 0,5% de 10%, ou seja, 0,05%, permitindo assim uma variação de 9,95% a 10,05% em volume, quando na verdade a variação seria de 9,5% a 10,5% em volume.</p>
Christian Michael Wahnfried / Sindipeças	Art. 4º	<p>O biodiesel a ser adicionado ao óleo diesel A deverá atender à especificação estabelecida na Resolução ANP nº 45, de 15 de agosto de 2014, ou suas sucedâneas.</p>	<p>A RANP 45/2014 em breve será substituída por outra RANP.</p>

<p>Iêda Fernandes / ABRAPALMA</p>	<p>Art. 4º</p>	<p>O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% em volume.</p>	<p>Inaceitável a referência utilizada na Nota Técnica mencionando o Relatório “Parâmetros Críticos do Bx”. Esse Relatório não é um documento público, impedindo assim a transparência e o pleno exercício do contraditório.</p>
<p>Pedro Modenesi Pitta Pinheiro / PETROBRAS TRANSPORTE S.A</p>	<p>Art. 4º</p>	<p>O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% pontos percentuais.</p>	<p>O objetivo da proposta de redação é não gerar abertura para diferentes interpretações, uma vez que 0,5% em volume pode ser confundido com 0,5% dos 10% em volume na mistura, por exemplo.</p>
<p>Sergio Massillon Martins / BRASILCOM</p>	<p>Art. 4º</p>	<p>Remover "de uso rodoviário" do caput. Substituir "biodiesel" por "biocombustível ou diesel C". Corrigir o texto do parágrafo 2º para contemplar a possibilidade de adição de diesel C para compor a mistura obrigatória de biocombustíveis e à especificação final do produto B.</p>	<p>Estão em curso discussões no CNPE medidas para a introdução de novos biocombustíveis para compor o ciclo diesel. Destarte, essas nos levam a propor que essa minuta seja corrigida, sem impor restrições a qualquer rota tecnológica, sem estabelecer reserva de mercado para qualquer delas e, também, permitir que os agentes decidam a composição da mistura diesel + biocombustível que, além das especificações em atualização, atendam também sua estratégia comercial visando melhor servir aos consumidores finais.</p>
<p>Lucas Soares Portela / Associação Brasileira de Reciclagem Animal</p>	<p>Art. 4º</p>	<p>Art 4º O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% em volume.</p>	<p>Inaceitável a referência utilizada na Nota Técnica mencionando o Relatório “Parâmetros Críticos do Bx”. Esse Relatório não é um documento público, impedindo assim a transparência e o pleno exercício do contraditório.</p>

<p>Samuel Luiz de Carvalho / IBP</p>	<p>Art. 4º</p>	<p>Art. 4º O óleo diesel B comercializado no país deverá conter biocombustível em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% pontos percentuais.</p> <p>§ 1º Somente os distribuidores de combustíveis líquidos ou produtores de óleo diesel A autorizados pela ANP poderão realizar a mistura de biocombustível ao óleo diesel A ou óleo diesel C para composição do óleo diesel B.</p> <p>§ 2º O biocombustível a ser adicionado ao óleo diesel A ou ao óleo diesel C deverá atender à especificação estabelecida nas resoluções vigentes.</p>	<p>Caput: exclusão do termo "uso rodoviário" e alteração visando não gerar abertura para diferentes interpretações, uma vez que 0,5% em volume pode ser confundido com 0,5% dos 10% em volume na mistura, por exemplo.</p> <p>Caput, §1º e §2º: Considerando que: (i) o óleo diesel B é o produto comercializado à sociedade; (ii) a ANP entende que biodiesel é apenas o produto de transesterificação e/ou esterificação; e (iii) há discussões no CNPE para a introdução de novos biocombustíveis para o ciclo diesel, entendemos que o conceito deve estar atualizado para esta realidade, sem restringir o uso de outras tecnologias ou criar reservas de mercado.</p>
<p>Paulo Jose Fuga / Fuga Couros S.A</p>	<p>Art. 4º</p>	<p>Art 4o O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% em volume.</p>	<p>Inaceitável a referência utilizada na Nota Técnica mencionando o Relatório "Parâmetros Críticos do Bx". Esse Relatório não é um documento público, impedindo assim a transparência e o pleno exercício do contraditório.</p>
<p>ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS INDÚSTRIAS DE PESCADOS</p>	<p>Art. 4º</p>	<p>Inaceitável a referência utilizada na Nota Técnica mencionando o Relatório "Parâmetros Críticos do Bx"</p>	<p>O referido relatório não se trata de documento público e, portanto, não permite transparência e pleno exercício do contraditório.</p>

Matheus Boratto Nascimento Campos	Art. 4º	Não cabe aqui a referência utilizada na Nota Técnica mencionando o Relatório “Parâmetros Críticos do Bx”.	Tal Relatório não é um documento público, impedindo assim a transparência e o pleno exercício do contraditório.
Jonathan Frade Alvares Araujo	Art. 4º	Art 4º - O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% em volume.	Inaceitável a referência utilizada na Nota Técnica mencionando o Relatório “Parâmetros Críticos do Bx”. Esse Relatório não é um documento público, impedindo assim a transparência e o pleno exercício do contraditório.
Pedro Deboni Lupion Mello / Frente Parlamentar Mista do Biodiesel (FPBio)	Art. 4º	Art 4º - O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% em volume.	Inaceitável a referência utilizada na Nota Técnica mencionando o Relatório “Parâmetros Críticos do Bx”. Esse Relatório não é um documento público, impedindo assim a transparência e o pleno exercício do contraditório.
João Henrique Hummel Vieira / Frente Parlamentar Mista do Biodiesel (FPBio)	Art. 4º	Art 4º- O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% em volume.	Inaceitável a referência utilizada na Nota Técnica mencionando o Relatório “Parâmetros Críticos do Bx”. Esse Relatório não é um documento público, impedindo assim a transparência e o pleno exercício do contraditório.
Gabriela da Silveira Figueiredo / Action Consultoria	Art. 4º	Art 4º - O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% em volume.	Inaceitável a referência utilizada na Nota Técnica mencionando o Relatório “Parâmetros Críticos do Bx”. Esse Relatório não é um documento público, impedindo assim a transparência e o pleno exercício do contraditório.

José Edson Galvão / ABINPET	Art. 4º	Art 4º O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% em volume.	Inaceitável a referência utilizada na Nota Técnica mencionando o Relatório “Parâmetros Críticos do Bx”. Esse Relatório não é um documento público, impedindo assim a transparência e o pleno exercício do contraditório.
Demetrio Souza D’Eça / COOMTRATA	Art. 4º	SIM	PORQUE IRA CONTRIBUIR PARA O MEIO AMBIENTE, NA SAÚDE PÚBLICA E NA AGRICULTURA FAMILIAR.
Alceu Moreira da Silva / Câmara dos Deputados	Art. 4º	Art 4º - O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% em volume.	Inaceitável a referência utilizada na Nota Técnica mencionando o Relatório “Parâmetros Críticos do Bx”. Esse Relatório não é um documento público, impedindo assim a transparência e o pleno exercício do contraditório.
David Alimandro Corrêa	Art. 4º	Art 4º - O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% em volume.	Inaceitável a referência utilizada na Nota Técnica mencionando o Relatório “Parâmetros Críticos do Bx”. Esse Relatório não é um documento público, impedindo assim a transparência e o pleno exercício do contraditório.
Robson Rodrigues Antunes / Potencial Biodiesel	Art. 4º	Art 4º - O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% em volume.	Inaceitável a referência utilizada na Nota Técnica mencionando o Relatório “Parâmetros Críticos do Bx”. Esse Relatório não é um documento público, impedindo assim a transparência e o pleno exercício do contraditório.

Osli Barreto Camilo Júnior	Art. 4º	Art 4º O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% em volume.	É inaceitável a referência utilizada na Nota Técnica mencionando o Relatório “Parâmetros Críticos do Bx”. Esse Relatório não é um documento público, impedindo assim a transparência e o pleno exercício do contraditório.
Leonardo Botelho Zilio / Sindicato da Indústria de Biodiesel e Biocombustíveis do Estado do Rio Grande do Sul	Art. 4º	Art 4o O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% em volume.	Inaceitável a referência utilizada na Nota Técnica mencionando o Relatório “Parâmetros Críticos do Bx”. Esse Relatório não é um documento público, impedindo assim a transparência e o pleno exercício do contraditório.
Ricardo José Magalhães Barros / Câmara dos Deputados	Art. 4º	Art 4o O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% em volume.	Inaceitável a referência utilizada na Nota Técnica mencionando o Relatório “Parâmetros Críticos do Bx”. Esse Relatório não é um documento público, impedindo assim a transparência e o pleno exercício do contraditório.
Irineu Boff / SINDICATO DA INDÚSTRIA DE ÓLEOS VEGETAIS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	Art. 4º	Art 4o O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% em volume.	Inaceitável a referência utilizada na Nota Técnica mencionando o Relatório “Parâmetros Críticos do Bx”. Esse Relatório não é um documento público, impedindo assim a transparência e o pleno exercício do contraditório.
Sergio Tadeu Cabral Beltrão / União Brasileira do	Art. 4º	Art 4o O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida	Inaceitável a referência utilizada na Nota Técnica mencionando o Relatório “Parâmetros Críticos do Bx”. Esse Relatório não é um documento público, impedindo

Biodiesel e Bioquerosene		variação do teor de mais ou menos 0,5% em volume.	assim a transparência e o pleno exercício do contraditório.
Marília Salim Kotait / Raízen S.A.	Art. 4º	<p>Art. 4º O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biocombustível em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 1% em volume.</p> <p>§ 1º Somente os distribuidores de combustíveis líquidos ou produtores de óleo diesel A autorizados pela ANP poderão realizar a mistura do biocombustível ao óleo diesel A para composição do óleo diesel B.</p> <p>§ 2º O biocombustível a ser adicionado ao óleo diesel A deverá atender à especificação estabelecida pela ANP em regulamento específico.</p>	<p>Conforme sugestão acima, as alterações visam estender a possibilidade de mistura a outros biocombustíveis para além do biodiesel, e, além disso, sugere-se o aumento da variação do teor da mistura admitida pela ANP, considerando que, conforme se aumente o percentual da mistura, uma margem maior de variação deve ser prevista. Isso porque, naturalmente, quanto mais produto é manuseado, em volume, maior as chances de ocorrência de imprecisões.</p> <p>A alteração ora proposta é corroborada pelo princípio da boa-fé do particular perante o poder público, previsto no art. 2º, II, da Lei da Liberdade Econômica.</p>
Waldemar Henrique Hansted Pocay / Bianchini SA Indústria Comércio e Agricultura	Art. 4º	Art 4 o O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% em volume.	Inaceitável a referência utilizada na Nota Técnica mencionando o Relatório “Parâmetros Críticos do Bx”. Esse Relatório não é um documento público, impedindo assim a transparência e o pleno exercício do contraditório.

<p>José Camargo Hernandes / Sindicombustíveis Resan</p>	<p>Art. 4º</p>	<p>Art. 4º O óleo diesel B comercializado no país deverá conter biocombustível em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5%.</p> <p>§ 2º O biodiesel a ser adicionado ao óleo diesel A deverá atender à especificação estabelecida no regulamento vigente.</p>	<p>Caput: Entende-se que a expressão original “em volume” pode ensejar confusão, dando a entender que o desvio tolerado se daria em volume na mistura (atualmente, em 10%).</p> <p>§ 2º: Nesta situação, a boa técnica legislativa sugere generalidade para se evitar descompasso em caso de modificação da norma indicada.</p>
<p>Donato Alexandre Gomes Aranda / LIPCAT/PROCAT/UFRJ</p>	<p>Art. 4º</p>	<p>Art 4º O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% em volume.</p>	<p>Inaceitável a referência utilizada na Nota Técnica mencionando o Relatório “Parâmetros Críticos do Bx”. Esse Relatório não é um documento público, impedindo assim a transparência e o pleno exercício do contraditório.</p>
<p>Marcio Massão Ota Jr. / GRANOL INDUSTRIA, COMÉRCIO E EXPORATAÇÃO S/A</p>	<p>Art. 4º</p>	<p>REFERÊNCIA NA NOTE TÉCNICA AO RELATÓRIO "PARÂMETROS CRÍTICOS DO BX"</p>	<p>ESTE RELATÓRIO "PARÂMETROS CRÍTICOS DO BX" NÃO É UM DOCUMENTO PÚBLICO, IMPEDINDO ASSIM A TRANSPERÊNCIA E O PLENO EXERCÍCIO DO CONTRADITÓRIO</p>
<p>Felipe Correa Castilho / ABTP</p>	<p>Art. 4º</p>	<p>Art. 4º O óleo diesel B comercializado no país deverá conter biocombustível em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% pontos percentuais.</p> <p>§ 1º Somente os distribuidores de combustíveis líquidos ou produtores de óleo diesel A autorizados pela ANP</p>	<p>Art.4º - Não gerar abertura para diferentes interpretações, uma vez que 0,5% em volume pode ser confundido com 0,5% dos 10% em volume na mistura, por exemplo.</p> <p>§1º - Considerando que: (i) o óleo diesel B é o produto comercializado à sociedade; (ii) a ANP entende que biodiesel é apenas o produto de transesterificação e/ou esterificação; e (iii) há discussões no CNPE para a</p>

		<p>poderão realizar a mistura de biocombustível ao óleo diesel A ou óleo diesel C para composição do óleo diesel B.</p> <p>§ 2º O biocombustível a ser adicionado ao óleo diesel A ou ao óleo diesel C deverá atender à especificação estabelecida nas resoluções vigentes.</p>	<p>introdução de novos biocombustíveis para o ciclo diesel, entendemos que o conceito deve estar atualizado para esta realidade, sem restringir o uso de outras tecnologias ou criar reservas de mercado.</p> <p>§2º - Considerando que: (i) o óleo diesel B é o produto comercializado à sociedade; (ii) a ANP entende que biodiesel é apenas o produto de transesterificação e/ou esterificação; e (iii) há discussões no CNPE para a introdução de novos biocombustíveis para o ciclo diesel, entendemos que o conceito deve estar atualizado para esta realidade, sem restringir o uso de outras tecnologias ou criar reservas de mercado.</p>
<p>José Camargo Hernandes / Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes</p>	<p>Art. 4º</p>	<p>Art. 4º O óleo diesel B comercializado no país deverá conter biocombustível em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5%.</p> <p>§ 2º O biodiesel a ser adicionado ao óleo diesel A deverá atender à especificação estabelecida no regulamento vigente.</p>	<p>Caput - Entende-se que a expressão original “em volume” pode ensejar confusão, dando a entender que o desvio tolerado se daria em volume na mistura (atualmente, em 10%).</p> <p>§ 2º - Nesta situação, a boa técnica legislativa sugere generalidade para se evitar descompasso em caso de modificação da norma indicada.</p>
<p>Jéssica Pereira Gonçalves / Potencial Petróleo Ltda</p>	<p>Art. 4º</p>	<p>Art 4º O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% em volume.</p>	<p>O fato de o Relatório “Parâmetros Críticos do Bx” não ser um documento público, impede o exercício da transparência bem como o exercício pleno do contraditório.</p>

Luiz Carlos Heinze	Art. 4º	Art 4o O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% em volume.	Inaceitável a referência utilizada na Nota Técnica mencionando o Relatório “Parâmetros Críticos do Bx”. Esse Relatório não é um documento público, impedindo assim a transparência e o pleno exercício do contraditório.
Mirele Machado /Vibra Energia	Art. 4º	<p>Art. 4º O óleo diesel B comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% em volume.</p> <p>§ 1º Somente os distribuidores de combustíveis líquidos ou produtores de óleo diesel A autorizados pela ANP poderão realizar a mistura do biodiesel ao óleo diesel A para composição do óleo diesel B.</p> <p>§ 2º O biodiesel a ser adicionado ao óleo diesel A deverá atender à especificação estabelecida na Resolução ANP nº 45, de 15 de agosto de 2014, ou outra que venha a substituí-la.</p>	Referir-se à norma vigente.
Danilo Souza Chaves / Petrobras	Art. 4º	<p>Contribuição 1 - Substituir:</p> <p>“O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela</p>	Contribuição 1 - Prover isonomia de tratamento aos biocombustíveis obtidos por processos diversos, mediante legislação a ser definida pelo CNPE.

		<p>legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% em volume.”</p> <p>Por:</p> <p>“O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biocombustível em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% em volume.”</p> <p>Contribuição 2 - Substituir:</p> <p>“§ 1º Somente os distribuidores de combustíveis líquidos ou produtores de óleo diesel A autorizados pela ANP poderão realizar a mistura do biodiesel ao óleo diesel A para composição do óleo diesel B.”</p> <p>Por:</p> <p>“§ 1º Somente os distribuidores de combustíveis líquidos ou produtores de óleo diesel A ou C autorizados pela ANP poderão realizar a mistura de biocombustível ao óleo diesel A ou C para composição do óleo diesel B.”</p>	<p>Contribuição 2 - Prover isonomia de tratamento aos biocombustíveis obtidos por processos diversos, mediante legislação a ser definida pelo CNPE.</p> <p>Contribuição 3 - Prover isonomia de tratamento aos biocombustíveis obtidos por processos diversos, como o coprocessamento (reconhecido na definição do óleo diesel C desta minuta) e o Diesel Verde (especificado na Resolução ANP nº 842, de 14 de maio de 2021), mediante legislação a ser definida pelo CNPE.</p>
--	--	--	---

		<p>Contribuição 3 - Substituir:</p> <p>“§ 2º O biodiesel a ser adicionado ao óleo diesel A deverá atender à especificação estabelecida na Resolução ANP nº 45, de 15 de agosto de 2014.”</p> <p>Por:</p> <p>“§ 2º Os biocombustíveis adicionados ao óleo diesel A ou C deverão atender à regulação vigente.</p> <p>Biodiesel: Resolução ANP nº 45, de 15 de agosto de 2014</p> <p>Diesel Verde: Resolução ANP nº 842, de 14 de maio de 2021.</p>	
Livio Garcia da Costa	Art. 5º	I - ABNT NBR 14883: Petróleo, DERIVADOS E BIOCMBUSTÍVEIS - Amostragem Manual; ou	A ABNT NBR 14883 teve seu título alterado na revisão de 2021.
Giuliano Piagentini / Pensalab Equipamentos Industriais S.A	Art. 6º	<p>A Pensalab, por meio desta oportunidade, expressar a seu desejo do acrescentar alguns ensaios de certificação ao Diesel A e B nas Tabelas 1, 5 e 6, conforme lista abaixo.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Viscosidade a 40°C: característica normatizada pela metodologia internacional ASTM D7945; 2. Destilação (nos mesmo pontos mencionados na Minuta): característica 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Viscosidade a 40°C seguindo a ASTM D7945 <p>A norma ASTM D7945 se apresentou ao mercado a alguns anos e está presente em diversas normas internacionais, como a ASTM D975 “Standard Specification for Diesel Fuel Oils” e de outros produtos, como a Portaria da ANP 778 de QAV.</p> <p>Além disso, conforme mencionado na ASTM D7945, não há necessidade de correção da viscosidade se comparada com a norma ASTM D445, além de apresentar valores de repetibilidade e reprodutibilidade menores que as</p>

		<p>normatizada pela metodologia internacional ASTM D7345;</p> <p>3. Teor de Biodiesel no Diesel: característica normatizada pela metodologia internacional ASTM D7371.</p>	<p>apresentadas na ASTM D445. Esta característica só trará benefícios aos órgãos produtores/distribuidores, que contarão com uma metodologia atual e econômica, sendo mais uma opção de compra no mercado nacional. Desta forma, solicitamos aos responsáveis pela revisão final deste documento, que aprecie nosso pedido de inclusão da norma citada para certificação do Diesel.</p> <p>2. Destilação seguindo a ASTM D7345 A norma ASTM D7345 se apresentou ao mercado a alguns anos e está presente em diversas normas internacionais, como a ASTM D975-21 “Standard Specification for Diesel Fuel Oils” e de outros produtos, como a Portaria da ANP 778 de QAV. Além disso, vale ressaltar, que este método é capaz de aumentar a produtividade do laboratório, reduzindo a geração de resíduos – por utilizar apenas 10ml de amostra. Somado a isso, os testes de correlação apresentados na norma ASTM D7345, mostraram que o desvio estão dentro ou até menores se comparados com a norma ASTM D86. Desta forma, solicitamos aos responsáveis pela revisão final deste documento, que aprecie nosso pedido de inclusão da norma citada para certificação do Diesel.</p> <p>3. Teor de Biodiesel no Diesel seguindo a ASTM D7371</p>
--	--	--	---

			<p>A norma ASTM D7371 está presente em diversas normas internacionais, como a ASTM D975-21 “Standard Specification for Diesel Fuel Oils” para certificação de diesel. Além de ser mencionado como o teste de referência em caso de disputa com a EN14078 e ASTM D7861.</p> <p>A norma ASTM D7371 apresenta resultados tão bons quanto os apresentados pela norma EN14078 com a diferença da forma de calibração apenas. A velocidade de obtenção de resultados e sua precisão, não são afetados ao que já é usado atualmente. Além disso, a utilização desta norma, fará com que o mercado tenha mais opções de escolha, fazendo com que o preço final, fique mais atrativo.</p> <p>Desta forma, solicitamos aos responsáveis pela revisão final deste documento, que aprecie nosso pedido de inclusão da norma citada para certificação do Diesel.</p>
Mirele Machado /Vibra Energia	Art. 7º	Apenas Comentário	<p>Sugere-se replicar esta redação a outras resoluções que tratam de especificação de combustíveis, pois simplifica a interpretação de resultados em situações de disputa ou fiscalização de qualidade, bem como evita que brechas na legislação permitam vantagens econômicas especialmente no cumprimento dos teores de mistura obrigatórios.</p>
Antonio Carlos Ventillii Marques / APROBIO	Art. 9º	Nova redação: acrescentar: "do tanque onde será realizada a transferência de propriedade"	<p>É importante deixar claro que a amostra para a caracterização e certificação do Diesel A ocorrerá no tanque de produto final onde ocorrerá a transferência de propriedade (venda).</p>

		<p>Art. 9º O produtor de óleo diesel A deve analisar uma amostra representativa do tanque onde será realizada a transferência de propriedade, obtida nos termos do art. 5º, do volume a ser comercializado e emitir o certificado da qualidade do produto, cujos resultados das análises das características físico-químicas devem atender integralmente aos limites especificados nas Tabelas 1 e 2 do Anexo.</p>	<p>Dessa forma, a comercialização em ponto distinto do local de produção (refinaria) será precedida de uma análise completa.</p>
<p>Mirele Machado /Vibra Energia</p>	<p>Art. 9º</p>	<p>Art. 9º O produtor de óleo diesel A e/ou do óleo diesel C deve analisar uma amostra representativa, obtida nos termos do art. 5º, do volume a ser comercializado e emitir o certificado da qualidade do produto, cujos resultados das análises das características físico-químicas devem atender integralmente aos limites especificados nas Tabelas 1 e 2 do Anexo.</p>	<p>Garantir a qualidade do óleo diesel C assim como ocorre para o óleo diesel A.</p>
<p>Pedro Modenesi Pitta Pinheiro / PETROBRAS TRANSPORTE S.A</p>	<p>Art. 10.</p>	<p>A amostra-testemunho de que trata o caput deverá ser armazenada em embalagem inerte de vidro âmbar ou de metal com costuras externas, fechadas com batoque e tampa ou selo apropriado, e utilizar lacre de forma que deixe evidências em caso de violação, devendo ser mantida em local com circulação de ar</p>	<p>A "tampa com lacre" leva a entender que se trata de tampas autolacráveis, sendo essas as únicas permitidas para o uso na amostra-testemunho. O texto proposto permite o uso de qualquer tipo de lacre que permita a evidência em caso de violação.</p> <p>Entende-se da frase "protegida de luminosidade" que a amostra deve ser guardada em armário fechado, porém não é prática guardar amostras de combustíveis em</p>

		e protegidas de incidência direta de raios solares.	armários, e sim em local que não permite exposição à incidência direta de raios solares. Quanto à guarda da amostra-testemunho abaixo de 20 °C, uma vez que o ponto inicial de ebulição do óleo diesel rodoviário é acima de 100 °C, não vemos tal necessidade. Destacamos também que a ABNT NBR 14883 – Amostragem Manual aplica a restrição de até 20 °C para produtos voláteis como naftas e gasolinas.
Samuel Luiz de Carvalho / IBP	Art. 10.	Art. 10. O produtor de óleo diesel A deve manter sob sua guarda e à disposição da ANP pelo prazo de dois meses, a contar da data da produção do produto, uma amostra-testemunha de um litro, a qual deverá ser coletada nos termos do art. 5º. Parágrafo único. A amostra-testemunha de que trata o caput deverá ser armazenada em embalagem inerte de vidro âmbar ou metal com costuras externas, fechadas com batoque e tampa ou selo apropriado, com lacre que deixe evidências em caso de violação, devendo ser mantida em local protegido de luminosidade.	Caput: Sugerimos que seja alterada a expressão "data de comercialização" para "data de produção" do óleo diesel. A comercialização pode demorar alguns dias e ocorre por meio de bombeio, sendo importante o casamento deste processo com a batelada de produção. Parágrafo Único: As características do óleo diesel permitem a guarda das amostras testemunhas à temperatura ambiente. Vide a ABNT NBR 14883 – Amostragem Manual aplica a restrição de até 20 °C apenas para produtos voláteis como naftas e gasolinas. Demais sugestões visam tornar o texto mais claro e evitar ambiguidades de interpretação.

<p>José Camargo Hernandes / Sindicombustíveis Resan</p>	<p>Art. 10.</p>	<p>Art. 10. O produtor de óleo diesel A deve manter sob sua guarda e à disposição da ANP pelo prazo de dois meses, a contar da data da produção do produto comercializado, uma amostra-testemunha de um litro, a qual deverá ser coletada nos termos do art. 5º.</p>	<p>Tendo em vista a sistemática de produção, venda e escoamento do produto via bombeio, é razoável retratar as características do produto no momento de sua produção e não da comercialização, afinal o produto pode sofrer alteração de qualidade neste processo. Do contrário, cumpre à ANP justificar tecnicamente o motivo pelo qual considerou como referência a data da comercialização e não da produção.</p>
<p>Felipe Correa Castilho / ABTP</p>	<p>Art. 10.</p>	<p>Art. 10. O produtor de óleo diesel A deve manter sob sua guarda e à disposição da ANP pelo prazo de dois meses, a contar da data da produção do produto, uma amostra-testemunha de um litro, a qual deverá ser coletada nos termos do art. 5º</p> <p>Parágrafo único. A amostra-testemunha de que trata o caput deverá ser armazenada em embalagem inerte de vidro âmbar ou metal com costuras externas, fechadas com batoque e tampa ou selo apropriado, com lacre que deixe evidências em caso de violação, devendo ser mantida em local protegido de luminosidade.</p>	<p>Sugerimos que seja alterada a expressão "data de comercialização" para "data de produção" do óleo diesel. A comercialização pode demorar alguns dias e ocorre por meio de bombeio, sendo importante o casamento deste processo com a batelada de produção.</p> <p>As características do óleo diesel permitem a guarda das amostras testemunhas à temperatura ambiente. Vide a ABNT NBR 14883 – Amostragem Manual aplica a restrição de até 20 °C apenas para produtos voláteis como naftas e gasolinas.</p>

<p>José Camargo Hernandes / Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes</p>	<p>Art. 10.</p>	<p>Art. 10. O produtor de óleo diesel A deve manter sob sua guarda e à disposição da ANP pelo prazo de dois meses, a contar da data da produção do produto comercializado, uma amostra-testemunha de um litro, a qual deverá ser coletada nos termos do art. 5º.</p>	<p>Tendo em vista a sistemática de produção, venda e escoamento do produto via bombeio, é razoável retratar as características do produto no momento de sua produção e não da comercialização, afinal o produto pode sofrer alteração de qualidade neste processo. Do contrário, cumpre à ANP justificar tecnicamente o motivo pelo qual considerou como referência a data da comercialização e não da produção.</p>
<p>Mirele Machado /Vibra Energia</p>	<p>Art. 10.</p>	<p>Art. 10. O produtor de óleo diesel A e/ou diesel C deve manter sob sua guarda e à disposição da ANP pelo prazo de dois meses, a contar da data da comercialização do produto, uma amostra-testemunha de um litro, a qual deverá ser coletada nos termos do art. 5º. Parágrafo único. A amostra-testemunha de que trata o caput deverá ser armazenada em embalagem inerte de vidro âmbar ou metal com costuras externas, fechadas com batoque ou selo apropriado e tampa com lacre, que deixe evidências em caso de violação, devendo ser mantida em local protegido de luminosidade e à temperatura inferior a 20°C.</p>	<p>O produtor de óleo diesel C precisa ter as mesmas obrigações, controle e certificações do produtor de óleo diesel A</p>
<p>Danilo Souza Chaves / Petrobras</p>	<p>Art. 10.</p>	<p>Contribuição 1 - Substituir: "O produtor de óleo diesel A deve manter sob sua guarda e à disposição da ANP</p>	<p>Contribuição 1 - Prover isonomia de tratamento aos biocombustíveis obtidos por processos diversos, como o coprocessamento (reconhecido na definição do óleo</p>

		<p>pelo prazo de dois meses, a contar da data da comercialização do produto, uma amostra-testemunha de um litro, a qual deverá ser coletada nos termos do art. 5º.”</p> <p>Por:</p> <p>“O produtor de óleo diesel A ou C deve manter sob sua guarda e à disposição da ANP pelo prazo de dois meses, a contar da data da comercialização do produto, uma amostra-testemunha de um litro, a qual deverá ser coletada nos termos do art. 5º.”</p> <p>Contribuição 2 - Substituir:</p> <p>“Parágrafo único. A amostra-testemunha de que trata o caput deverá ser armazenada em embalagem inerte de vidro âmbar ou metal com costuras externas, fechadas com batoque ou selo apropriado e tampa com lacre, que deixe evidências em caso de violação, devendo ser mantida em local protegido de luminosidade e à temperatura inferior a 20°C.”</p> <p>Por:</p>	<p>diesel C desta minuta) e o Diesel Verde (especificado na Resolução ANP nº 842, de 14 de maio de 2021).</p> <p>Contribuição 2 - A retenção de amostras testemunho à temperatura reduzida, como a 20 °C, tem seu propósito na manutenção da representatividade da amostra por conta de possível perda por evaporação de componentes voláteis presentes na amostra. Por esta razão, somente tem sido aplicada à gasolina e naftas (NBR 14883).</p> <p>Como exemplo, usando como referência a NBR 15.216 (combustíveis de aviação), em seu item 7.1, há a exigência de guarda das amostras testemunho de combustíveis de aviação (JET ou GAV) por período de 3 meses sem a exigência de armazenamento sob temperatura reduzida. Considerando que o tempo de guarda das amostras testemunho do Diesel é ainda menor (2 meses) e, adicionalmente, que este produto possui menor teor de componentes voláteis que o Jet, não há razão para a guarda de amostras testemunho de Diesel sob temperatura reduzida.</p> <p>Adicionalmente, tal demanda necessitará de investimento para aquisição de refrigeradores e adequação de espaços.</p>
--	--	--	--

		<p>“Parágrafo Único. A amostra-testemunho de que trata o caput deverá ser armazenada em embalagem inerte de vidro âmbar ou metal com costuras externas, fechadas com batoque ou selo apropriado, tampa e lacre que deixe evidências em caso de violação, devendo ser mantida em local protegido da incidência direta de luz solar.”</p>	
<p>Pedro Modenesi Pitta Pinheiro / PETROBRAS TRANSPORTE S.A</p>	<p>Art. 12.</p>	<p>Nos casos em que o óleo diesel A passar pelas instalações de terminal, misturando-se nos tanques de óleo diesel A com outros lotes certificados, caberá aos detentores da propriedade do produto nesses tanques do terminal a responsabilidade de:</p> <p>I - coletar amostra representativa, obtida nos termos do art. 5º, por cada tanque, do volume de diesel A a ser comercializado; e</p> <p>II - analisar e emitir boletim de conformidade da mistura resultante.</p>	<p>A rigidez quanto ao controle do número de bateladas em um tanque é necessária para combustíveis de aviação conforme JIG 1530, porém entendemos que para óleo diesel rodoviário tal medida é desnecessária e sem justificativa considerando os impactos para esse combustível.</p> <p>Destacamos que a demanda de diesel no Brasil é alta, e o fluxo de movimentação deste produto é proporcional à demanda, e por isso as tancagens dos operadores logísticos tendem a receber maior número de bateladas devido à prestação de serviço a diferentes carregadores. Considerando esses cenários, se houver a necessidade de emissão de certificado da qualidade quando ultrapassadas as 3 bateladas, o último carregador será obrigado a amostrar e realizar esta emissão do certificado, sendo que essa operação ocorrerá com frequências cada vez maiores. Ou seja, além de elevar os custos, essa medida elevaria os prazos para a liberação dos tanques, gerando impactos no abastecimento do mercado, principalmente para agentes com um perfil de</p>

			terminal com poucos tanques mas de grande capacidade, por exemplo, um terminal com apenas 2 tanques de Diesel.
Samuel Luiz de Carvalho / IBP	Art. 12.	<p>Art. 12. Nos casos em que o óleo diesel A passar pelas instalações de terminal, misturando-se nos tanques de óleo diesel A com outros lotes certificados, caberá aos detentores da propriedade do produto nesses tanques do terminal a responsabilidade de:</p> <p>I - coletar amostra representativa, obtida nos termos do art. 5º, por cada tanque, do volume de diesel A a ser comercializado; e</p> <p>II - analisar e emitir o boletim de conformidade da mistura resultante.</p> <p>III- boletim de conformidade, cada vez que o tanque de óleo diesel A do terminal receber novos lotes certificados.</p>	<p>Inciso II: o certificado de qualidade deve estar associado aos lotes de produto. O produto resultante da mistura deve ser acompanhado do boletim de conformidade.</p> <p>Excluir parágrafo único da redação original: esta condicionante complica muito o compartilhamento de tancagem. Pode dificultar a contratação de tancagem nos terminais. O diesel não precisa do mesmo rigor do QAV e, sendo o produto certificado, ele pode ser misturado no tanque de destino com a emissão de boletim de conformidade apenas.</p> <p>Excluir o inciso "I - certificado da qualidade, se o tanque de óleo diesel A do terminal receber concomitantemente, mais de três bateladas ou misturas em proporções desconhecidas; ou": uma vez certificados os lotes, não há nenhum benefício associado à recertificação.</p> <p>Inciso III (sugerido IBP): O certificado de qualidade deve estar associado aos lotes de produto. O produto resultante da mistura deve ser acompanhado do boletim de conformidade.</p>

<p>Marilia Salim Kotait / Raízen S.A.</p>	<p>Art. 12.</p>	<p>Exclusão do parágrafo</p>	<p>Sugere-se a exclusão do parágrafo único, uma vez que sua consequência será a inviabilidade de operação de diesel em terminais, considerando os riscos e dificuldades impostos ao compartilhamento de tancagem.</p> <p>A aplicação, ao diesel, do mesmo rigor aplicado aos combustíveis de aviação, não se justifica, e, além disso, o produto certificado pode ser misturado no tanque de destino, com a emissão de boletim de conformidade atualmente exigido.</p> <p>Ou seja, se todo o produto possui sua qualidade certificada antes de entrar no tanque e se mistura a outros lotes que também possuem o mesmo certificado, não há a necessidade de emissão de novo atestado de qualidade após sua entrada no tanque. Se a qualidade de todo o diesel A é exigida antes da entrada no tanque compartilhado, não há por que supor que o produto que dele sair terá tido qualquer alteração em decorrência da mistura, e isso independe da quantidade de bateladas presentes no tanque.</p> <p>Adicionalmente, a redação proposta poderá deturpar os propósitos das emissões de certificados de qualidade e boletins de conformidade, tendo como efeito a geração de incertezas em relação à alocação das responsabilidades cabíveis aos produtores e distribuidores. A emissão do certificado cabe ao agente produtor, e a emissão do boletim, ao agente distribuidor.</p> <p>Tal divisão de responsabilidades tem o intuito de assegurar que as características do produto sejam preservadas durante seu manuseio. Assim, distribuidores</p>
---	-----------------	------------------------------	--

			<p>não emitem certificado de qualidade porque não produzem e nem podem comprar produto fora de especificação.</p> <p>Contudo, poderá ser criada uma brecha para isso aconteça caso a confusão de conceitos criada pela minuta seja mantida, e o distribuidor, enquanto “detentor da propriedade do produto”, possa emitir certificados de qualidade.</p> <p>A emissão de boletim de análise do produto estocado faz parte do rol de serviços prestados pelo operador do terminal, vez que o produto está sob sua guarda, e, nesse sentido, poderia ser estudado, no AIR que deverá ser elaborado pela Agência, se eventual ampliação de testes no PMQC ou ajustes de escopo dos próprios boletins (por período ou por batelada) seriam mecanismos eficientes para atingimento dos objetivos pretendidos pelo art. 12, sem, contudo, tornar imprecisa a divisão de responsabilidades entre os agentes regulados.</p> <p>Além disso, que não se ignore a impossibilidade de atendimento da demanda que seria criada por laboratórios, que hoje não são suficientes para a emissão dos certificados e boletins adicionais que se pretende exigir.</p> <p>Por fim, não estão claros quais seriam os ganhos da proposta, considerando a ausência de AIR e a falta de detalhamento da questão pela Nota Técnica nº 14/2021/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ, e, assim, a obrigação representará, nos termos da Lei da Liberdade Econômica, art. 4º, inciso V, abuso de poder regulatório o aumento</p>
--	--	--	--

			dos custos de transação sem demonstração de benefícios correspondentes, que deve ser evitado pelo regulador.
José Mauro Cardoso / Acelen	Art. 12.	Exclusão integral do art. 12.	<p>Entendemos que não há necessidade ou ganho agregado à inclusão da obrigatoriedade de medidas adicionais de controle de qualidade nos Terminais de armazenagem, uma vez que os produtos, mesmo que provenientes de lotes distintos, já são certificados na origem e só são expedidos após a comprovação do seu atendimento às especificações técnicas da ANP. Além disso, o produto expedido pelos Terminais será ainda novamente certificado no destino, antes da entrega ao consumidor final, por meio da emissão de boletins de conformidade.</p> <p>Trata-se, portanto, de proposta com impactos operacionais, logísticos e econômicos relevantes, que deixaram de ser avaliados e considerados em AIR, e que, a nosso ver, não se justifica quando analisada sob a ótica da realidade da indústria, que não apresenta histórico relevante de problemas de qualidade no diesel A armazenado nos Terminais e que possam impactar de alguma forma o consumidor final. Vale ainda dizer que, a nosso ver, a regulação deve fomentar investimentos e a otimização da cadeia econômica, por isso, propostas que tragam entraves ao seu desenvolvimento devem ser</p>

			<p>consideradas apenas de maneira excepcional e quando devidamente justificado, o que não nos parece ser o caso.</p>
<p>Felipe Correa Castilho / ABTP</p>	<p>Art. 12.</p>	<p>II - analisar e emitir o boletim de conformidade da mistura resultante.</p> <p>I - O certificado da qualidade e boletim de conformidade, de que se trata o inciso II do caput, devem ser emitidos, conforme o caso: Excluir</p> <p>II - boletim de conformidade, cada vez que o tanque de óleo diesel A do terminal receber novos lotes certificados.</p>	<p>II - O certificado de qualidade deve estar associado aos lotes de produto. O produto resultante da mistura deve ser acompanhado do boletim de conformidade.</p> <p>I - Esta condicionante complica muito o compartilhamento de tancagem. Pode dificultar a contratação de tancagem nos terminais. O diesel não precisa do mesmo rigor do QAV e, sendo o produto certificado, ele pode ser misturado no tanque de destino com a emissão de boletim de conformidade apenas.</p> <p>II - O certificado de qualidade deve estar associado aos lotes de produto. O produto resultante da mistura deve ser acompanhado do boletim de conformidade.</p>

<p>Antonio Carlos Ventilii Marques / APROBIO</p>	<p>Art. 12.</p>	<p>Nova redação Inciso II: II - analisar e emitir o certificado da qualidade da mistura resultante. Eliminar o parágrafo único e seus incisos.</p>	<p>Como descrito nos comentários do Art.3º, a RANP 828/2020 não define as características que devem compor um boletim de conformidade para o Diesel A. Assim, recomenda-se que os terminais que comercializem o Diesel A sempre analisem e emitam o certificado da qualidade.</p>
<p>Mirele Machado /Vibra Energia</p>	<p>Art. 12.</p>	<p>Art. 12. Nos casos em que o óleo diesel A e ou diesel C passar pelas instalações de terminal, misturando-se nos tanques de óleo diesel A com outros lotes certificados, caberá aos detentores da propriedade do produto nesses tanques do terminal a responsabilidade de: I - coletar amostra representativa, obtida nos termos do art. 5º, por cada tanque, do volume de diesel A e ou diesel C a ser comercializado; e II - analisar e emitir o certificado da qualidade ou o boletim de conformidade da mistura resultante, conforme os casos dispostos no parágrafo único. Parágrafo único. O certificado da qualidade e boletim de conformidade, de que se trata o inciso II do caput, devem ser emitidos, conforme o caso: I - certificado da qualidade, se o tanque de óleo diesel A e ou diesel C do terminal receber concomitantemente, mais de três</p>	<p>O produtor de óleo diesel C precisa ter as mesmas obrigações, controle e certificações do produtor de óleo diesel A</p>

		<p>bateladas ou misturas em proporções desconhecidas; ou</p> <p>II - boletim de conformidade, se o tanque de óleo diesel A e ou diesel C do terminal receber, concomitantemente, até três bateladas em proporções conhecidas.</p>	
<p>Danilo Souza Chaves / Petrobras</p>	<p>Art. 12.</p>	<p>Alterar de:</p> <p>Nos casos em que o óleo diesel A passar pelas instalações de terminal, misturando-se nos tanques de óleo diesel A com outros lotes certificados, caberá aos detentores da propriedade do produto nesses tanques do terminal a responsabilidade de:</p> <p>I - coletar amostra representativa, obtida nos termos do art. 5º, por cada tanque, do volume de diesel A a ser comercializado; e</p> <p>II - analisar e emitir o certificado da qualidade ou o boletim de conformidade da mistura resultante, conforme os casos dispostos no parágrafo único.</p> <p>Parágrafo único. O certificado da qualidade e boletim de conformidade, de que se trata o inciso II do caput, devem ser emitidos, conforme o caso:</p>	<p>Prover isonomia de tratamento aos biocombustíveis obtidos por processos diversos, como o coprocessamento (reconhecido na definição do óleo diesel C desta minuta) e o Diesel Verde (especificado na Resolução ANP nº 842, de 14 de maio de 2021).</p> <p>A emissão de certificado da qualidade, no caso do recebimento de mais de três bateladas ou misturas em proporções desconhecidas, embora se mostre apropriada a derivados mais críticos como o Jet (conforme orientação da JIG 1530), causaria para o óleo diesel grandes dificuldades em locais de tancagem compartilhada por diversos agentes do setor.</p> <p>Como as bateladas de óleo diesel movimentadas foram previamente analisadas e certificadas, e são rastreáveis, a emissão de Boletim de Conformidade é suficiente. A necessidade de emissão de um novo Certificado da Qualidade, além de elevar custos, aumentaria os prazos para a liberação dos tanques, especialmente em regiões desprovidas de laboratórios locais capacitados para a</p>

		<p>I - certificado da qualidade, se o tanque de óleo diesel A do terminal receber concomitantemente, mais de três bateladas ou misturas em proporções desconhecidas; ou</p> <p>II - boletim de conformidade, se o tanque de óleo diesel A do terminal receber, concomitantemente, até três bateladas em proporções conhecidas</p> <p>Alterar para:</p> <p>Nos casos em que o óleo diesel A ou C passar pelas instalações de terminal, misturando-se nos tanques de óleo diesel A ou C com outros lotes certificados, caberá aos detentores da propriedade do produto nesses tanques do terminal a responsabilidade de:</p> <p>I - coletar amostra representativa, obtida nos termos do art. 5º, por cada tanque, do volume de óleo diesel A ou C a ser comercializado; e</p> <p>II - analisar e emitir boletim de conformidade da mistura resultante.</p>	<p>certificação do produto, gerando impactos no abastecimento do mercado.</p>
--	--	---	---

<p>José Camargo Hernandes / Sindicombustíveis Resan</p>	<p>Art. 13.</p>	<p>A redação deve precisar o momento da análise, considerando como ocorrem as práticas operacionais de mistura do óleo diesel A ao biocombustível na distribuidora e no TRR, observando que nem sempre ocorre o armazenamento nas respectivas instalações. Ademais, tal qual exigido na fase de produção/importação, o ideal é ter boletim do produto efetivamente comercializado, logo sugere-se a exclusão de “amostra representativa”.</p>	<p>Tendo em vista a sistemática de comercialização entre os elos da distribuição e revenda atacadista, é preciso definir tecnicamente qual é o momento adequado para essa análise, explicitando-o neste artigo, o que também precisa se dar de forma concreta, analisando o produto efetivamente comercializado.</p>
<p>José Camargo Hernandes / Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes</p>	<p>Art. 13.</p>	<p>A redação deve precisar o momento da análise, considerando como ocorrem as práticas operacionais de mistura do óleo diesel A ao biocombustível na distribuidora e no TRR, observando que nem sempre ocorre o armazenamento nas respectivas instalações. Ademais, tal qual exigido na fase de produção/importação, o ideal é ter boletim do produto efetivamente comercializado, logo sugere-se a exclusão de “amostra representativa”.</p>	<p>Tendo em vista a sistemática de comercialização entre os elos da distribuição e revenda atacadista, é preciso definir tecnicamente qual é o momento adequado para essa análise, explicitando-o neste artigo, o que também precisa se dar de forma concreta, analisando o produto efetivamente comercializado.</p>

<p>Antonio Carlos Ventili Marques / APROBIO</p>	<p>Art. 13.</p>	<p>Nova redação - específica para distribuidor: Art. 13. O distribuidor de combustíveis líquidos deverá analisar uma amostra composta constituída da mistura de uma amostra representativa do Diesel A e uma amostra representativa de Biodiesel, devendo o teor de Biodiesel nesta amostra estar conforme estabelecido pela legislação vigente.</p>	<p>Considerando a prática geral do mercado é realizar a mistura Diesel A e Biodiesel apenas no momento da expedição, não há Diesel B armazenado em distribuidoras. A presente proposta de redação mantém o padrão e possibilidade de emitir o boletim de conformidade a partir de uma amostra composta, segundo procedimento já presente nesta minuta, para a avaliação da condutividade (nota 16 das tabelas).</p>
<p>Diego José da Silva / Vulcano Laboratório de Análises Químicas S/S Ltda</p>	<p>Art. 14.</p>	<p>Art. 14. Fica dispensada a emissão do boletim de conformidade de que trata o art. 13 quando o óleo diesel B não for comercializado nas instalações do distribuidor de combustíveis líquidos ou do TRR.</p>	<p>Prezada ANP, Observamos um ponto duvidoso de grande relevância na minuta da Consulta Pública nº11/22, no artigo 14, para o qual apresentamos e solicitamos vossas considerações para os apontamentos que seguem:</p> <p style="text-align: center;">Seção III Do Distribuidor De Combustíveis Líquidos e do Transportador-Revendedor-Retalhista</p> <p>“Art. 14. Fica dispensada a emissão do boletim de conformidade de que trata o art. 13 quando o óleo diesel B não for armazenado nas instalações do distribuidor de combustíveis líquidos ou do TRR.”</p> <p style="text-align: center;">1º) Considerando que:</p> <p>a) quase a totalidade das bases de operações dos distribuidores comercializam e carregam o diesel B, mas não têm um tanque específico para armazená-lo;</p>

			<p>b) essas bases de distribuição fazem a mistura dos produtos dos tanques de diesel A e de biodiesel diretamente no compartimento do caminhão-tanque, na plataforma de carregamento, formando assim o diesel B diretamente no compartimento do caminhão-tanque;</p> <p>c) todas as distribuidoras/bases de distribuição já emitem o Boletim de Conformidade referente ao Óleo Diesel B a partir da mistura de amostras do diesel a com o biodiesel no percentual vigente:</p> <p>Se mantido esse artigo, o termo “armazenado” necessariamente precisaria ser revisado e substituído por “comercializado” ou “carregado”, senão, como raramente a bases armazenam o produto diesel B (já misturado), a condicional do Art.14 entraria em conflito com a obrigatoriedade da análise e emissão dos boletins de conformidade, já praticada pelos distribuidores e que também será obrigatória aos TRRs.</p> <p>2º) Subsidiariamente, caso o entendimento do primeiro apontamento não seja pacificado, passaríamos então à consideração das seguintes dúvidas:</p> <p>d) Considerando que talvez a totalidade das distribuidoras não armazene o diesel B, mas sim façam a mistura diretamente no caminhão que levará o combustível até o posto revendedor, apenas alguma eventual distribuidora que armazene o produto B em um tanque específico de produto já misturado deverá emitir o Boletim de Conformidade, enquanto praticamente</p>
--	--	--	---

			<p>todas as distribuidoras devem deixar de emitir o boletim de conformidade do diesel B carregado?</p> <p>e) Em que situação regular de comercialização o produto diesel B comercializado pelo TRR não seria armazenado na base do TRR para ser carregado e enviado ao consumidor final?</p>
<p>José Camargo Hernandes / Sindicombustíveis Resan</p>	<p>Art. 14.</p>	<p>Exclusão do art. 14, afinal esse procedimento operacional (aplicado na maior parte dos casos) não pode servir como escusa ao cumprimento do controle de qualidade, que deve ser rigoroso em todas as etapas de produção e comercialização do óleo diesel.</p>	<p>É justamente nessas situações em que não ocorre armazenamento nas instalações que o controle da qualidade deve ser ainda mais estrito, não havendo razoabilidade na dispensa da emissão do boletim de conformidade.</p>
<p>José Camargo Hernandes / Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes</p>	<p>Art. 14.</p>	<p>Exclusão do art. 14, afinal esse procedimento operacional (aplicado na maior parte dos casos) não pode servir como escusa ao cumprimento do controle de qualidade, que deve ser rigoroso em todas as etapas de produção e comercialização do óleo diesel.</p>	<p>É justamente nessas situações em que não ocorre armazenamento nas instalações que o controle da qualidade deve ser ainda mais estrito, não havendo razoabilidade na dispensa da emissão do boletim de conformidade.</p>

<p>Antonio Carlos Ventilii Marques / APROBIO</p>	<p>Art. 14.</p>	<p>Nova redação - específica para TRR. Art. 14. O TRR deverá analisar uma amostra representativa do volume de óleo diesel B (definir frequência?) a ser comercializado, obtida nos termos do art. 5º, e emitir o boletim de conformidade do produto, cujos resultados das análises das características físico-químicas devem atender aos limites especificados nas Tabelas 1 e 2 do Anexo.</p>	<p>Considerando que as resoluções da ANP e o §1º do art. 4º da presente minuta: O TRR é proibido de realizar a mistura do Biodiesel ao Diesel A. Pela dinâmica de mercado, recebe lotes de Diesel B e revende fracionado com uma frequência muito maior. Não há dispensa de emissão de boletim de conformidade para o óleo diesel B pelo TRR, mas deveria ser indicado a frequência que o mesmo deveria ser realizado.</p>
<p>Mirele Machado /Vibra Energia</p>	<p>Art. 14.</p>	<p>Art. 14. Fica dispensada a emissão do boletim de conformidade de que trata o art. 13 quando o óleo diesel B não for entregue a partir de instalações do distribuidor de combustíveis líquidos ou do TRR. Inclusão: Parágrafo único. O responsável pela instalação de que trata o caput deverá emitir boletim de conformidade, nos termos do art. 13, disponibilizando-os, antes da saída do produto de sua unidade, para as distribuidoras e TRRs que armazenam em suas instalações.</p>	<p>Mudança para tornar o artigo mais abrangente, uma vez que via de regra o óleo diesel B não é armazenado, mas sim misturado para envio ao consumidor ou revendedor. Inclusão também de um parágrafo que garanta a emissão de boletim, mesmo nos casos em se aplica a dispensa prevista no caput do artigo, pelo responsável pela operação das instalações, nos casos em que este não é distribuidor ou TRR. Esta mudança visa preservar a cadeia de controle de qualidade desde o produtor até o consumidor final. O distribuidor e TRR podem alugar um tanque fora das instalações próprias e mesmo assim devem ser responsáveis pela qualidade do produto. O responsável pela instalação ficaria responsável pela emissão do boletim</p>

<p>Livio Garcia da Costa</p>	<p>Art. 15.</p>	<p>Sugestão de redação:</p> <p>§ 1º No caso da impossibilidade DA adição de corante de que trata o caput ser realizada pelo produtor de óleo diesel A ou importador, fica permitido ao operador logístico ADICIONAR O CORANTE AO ÓLEO DIESEL A A MONTANTE DO PONTO DE TRANSFERÊNCIA DE CUSTÓDIA PARA O DISTRIBUIDOR.</p> <p>§ 2º NO CASO DE IMPOSSIBILIDADE TÉCNICA PARA ADIÇÃO DE CORANTE A MONTANTE DO PONTO DE TRANSFERÊNCIA DE CUSTÓDIA PARA O DISTRIBUIDOR, A ADIÇÃO DEVERÁ SER REALIZADA COM ACOMPANHAMENTO DE UMA EMPRESA DE INSPEÇÃO DA QUALIDADE CREDENCIADA PELA ANP, CONTRATADA PELO PRODUTOR DE ÓLEO DIESEL A OU PELO IMPORTADOR DO PRODUTO.</p>	<p>A adição de corante pelo Operador Logístico se dá, na maioria das situações, no momento da transferência para o Distribuidor ou na descarga de navios para sua tancagem, por meio de injeção contínua em linha por bomba dosadora e essas operações podem ocorrer 24/7, sendo inviável ter a presença de uma Inspetora em cada terminal, acompanhando a efetividade da adição de corante.</p> <p>No intuito de que não se deixe a responsabilidade pela adição de corante para o Distribuidor, nas situações excepcionais em que o produto passa para sua custódia sem corante, ou seja, entra nas suas instalações sem corante, caberia a presença da Inspetora para garantir o processo.</p>
<p>Iêda Fernandes / ABRAPALMA</p>	<p>Art. 15.</p>	<p>Art. 15. É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou o importador, conforme o caso, adicionar corante azul (vermelho) ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos,</p>	<p>O corante vermelho do S500 deveria ser alterado para outra cor, como o Azul.</p> <p>O biodiesel oriundo do óleo de palma pode conter traços de corante natural que possui absorção que se confunde com a vermelha, especificada atualmente. Tal interferência pode conferir a um diesel B-S10 coloração sugestiva de mistura com Diesel S500.</p>

		devido o corante estar especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.	Esta constatação está presente em artigo científico, assinado também por colaboradores da ANP/CPT. (Nota Técnica - Quím. Nova 40 (7) - Ago 2017 • https://doi.org/10.21577/0100-4042.20170044)
Pedro Modenesi Pitta Pinheiro / PETROBRAS TRANSPORTE S.A	Art. 15.	<p>§ 1º No caso da impossibilidade da adição de corante de que trata o caput ser realizada pelo produtor de óleo diesel A ou importador, fica permitida a contratação do operador logístico para adição do corante à montante do ponto de entrega ao distribuidor.</p> <p>§ 2º Na impossibilidade de execução do § 1º, a adição do corante no distribuidor deverá ser acompanhada por representante contratado pelo produtor de óleo diesel A ou importador do produto.</p>	<p>O operador logístico realiza a entrega, por vezes 24h/7d, sendo que por diversas vezes, o produto não sai do tanque ou é descarregado de navios já corado, e sim, sendo corado em linha durante a entrega. Desta forma se faz inexecutável a presença de uma Inspetora durante a operação.</p> <p>Para um operador logístico, na questão da adição de corante, não há diferença se o serviço é prestado para um distribuidor ou produtor/importador. Não há necessidade de diferenciação de processos.</p>
Lucas Soares Portela / Associação Brasileira de Reciclagem Animal	Art. 15.	Art. 15. É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou o importador, conforme o caso, adicionar corante azul (vermelho) ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos,	<p>O corante vermelho do S500 deveria ser alterado para outra cor, como o Azul.</p> <p>O biodiesel oriundo do óleo de palma pode conter traços de corante natural que possui absorção que se confunde com a vermelha, especificada atualmente. Tal interferência pode conferir a um diesel B-S10 coloração sugestiva de mistura com Diesel S500.</p>

		devido o corante estar especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.	Esta constatação está presente em artigo científico, assinado também por colaboradores da ANP/CPT. (Nota Técnica - Quím. Nova 40 (7) - Ago 2017 • https://doi.org/10.21577/0100-4042.20170044)
Samuel Luiz de Carvalho / IBP	Art. 15.	<p>Art. 15. É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou o importador, conforme o caso, adicionar corante vermelho ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos, devendo o corante estar especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.</p> <p>§ 1º No caso da impossibilidade de a adição de corante de que trata o caput ser realizada pelo produtor de óleo diesel A ou importador, fica permitido ao operador logístico contratado pelo distribuidor de combustíveis líquidos adicionar o corante ao óleo diesel A, desde que acompanhado por uma empresa de inspeção da qualidade credenciada pela ANP para verificar a mistura ou por representante do produtor de óleo diesel A ou importador.</p>	Ajustar o §1º: Caso específico Petrobras onde o produto não pode ser corado no terminal, no entanto, devido a proximidade com a empresa receptora do produto há possibilidade deles acompanharem o procedimento sem necessidade de contratação de firma inspetora. O produto também pode ser corado em linha quando o tanque não é destinado ao armazenamento. Esta opção deve ser trazida na Resolução, mantendo-se a responsabilidade do produtor em relação ao processo.

		<p>§ 2º A empresa de inspeção da qualidade de que trata o §1º deverá ser contratada pelo produtor de óleo diesel A ou importador para acompanhar a adição de corante pelo operador logístico.</p>	
<p>Paulo Jose Fuga / Fuga Couros S.A</p>	<p>Art. 15.</p>	<p>Art. 15. É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou o importador, conforme o caso, adicionar corante azul (vermelho) ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos, devendo o corante estar especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.</p>	<p>O corante vermelho do S500 deveria ser alterado para outra cor, como o Azul.</p> <p>O biodiesel oriundo do óleo de palma pode conter traços de corante natural que possui absorção que se confunde com a vermelha, especificada atualmente. Tal interferência pode conferir a um diesel B-S10 coloração sugestiva de mistura com Diesel S500.</p> <p>Esta constatação está presente em artigo científico, assinado também por colaboradores da ANP/CPT. (Nota Técnica - Quím. Nova 40 (7) - Ago 2017 • https://doi.org/10.21577/0100-4042.20170044)</p>
<p>ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS INDÚSTRIAS DE PESCADOS</p>	<p>Art. 15.</p>	<p>Alteração do texto.</p> <p>Art. 15. É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou o importador, conforme o caso, adicionar corante AZUL ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos, devendo o corante estar especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.</p>	<p>O corante vermelho do S500 deveria ser alterado para outra cor, como o Azul.</p> <p>O biodiesel oriundo do óleo de palma pode conter traços de corante natural que possui absorção que se confunde com a vermelha, especificada atualmente. Tal interferência pode conferir a um diesel B-S10 coloração sugestiva de mistura com Diesel S500.</p> <p>Esta constatação está presente em artigo científico, assinado também por colaboradores da ANP/CPT.</p>

			(Nota Técnica - Quím. Nova 40 (7) - Ago 2017 • https://doi.org/10.21577/0100-4042.20170044)
Matheus Boratto Nascimento Campos	Art. 15.	O corante vermelho do S500 deveria ser alterado para outra cor que não seja o vermelho.	O biodiesel oriundo do óleo de palma pode conter traços de corante natural que possui absorção que se confunde com a vermelha, especificada atualmente. Tal interferência pode conferir a um diesel B-S10 coloração sugestiva de mistura com Diesel S500.
Jonathan Frade Alvares Araujo	Art. 15.	Art. 15. É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou o importador, conforme o caso, adicionar corante azul (vermelho) ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos, devendo o corante estar especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.	O corante vermelho do S500 deveria ser alterado para outra cor, como o Azul. O biodiesel oriundo do óleo de palma pode conter traços de corante natural que possui absorção que se confunde com a vermelha, especificada atualmente. Tal interferência pode conferir a um diesel B-S10 coloração sugestiva de mistura com Diesel S500. Esta constatação está presente em artigo científico, assinado também por colaboradores da ANP/CPT. (Nota Técnica - Quím. Nova 40 (7) - Ago 2017 • https://doi.org/10.21577/0100-4042.20170044)

<p>Pedro Deboni Lupion Mello / Frente Parlamentar Mista do Biodiesel (FPBio)</p>	<p>Art. 15.</p>	<p>Art. 15. É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou o importador, conforme o caso, adicionar corante azul (vermelho) ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos, devendo o corante estar especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.</p>	<p>O corante vermelho do S500 deveria ser alterado para outra cor, como o Azul.</p> <p>O biodiesel oriundo do óleo de palma pode conter traços de corante natural que possui absorção que se confunde com a vermelha, especificada atualmente. Tal interferência pode conferir a um diesel B-S10 coloração sugestiva de mistura com Diesel S500.</p> <p>Esta constatação está presente em artigo científico, assinado também por colaboradores da ANP/CPT. (Nota Técnica - Quím. Nova 40 (7) - Ago 2017 • https://doi.org/10.21577/0100-4042.20170044)</p>
<p>João Henrique Hummel Vieira / Frente Parlamentar Mista do Biodiesel (FPBio)</p>	<p>Art. 15.</p>	<p>Art. 15. É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou o importador, conforme o caso, adicionar corante azul (vermelho) ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos, devendo o corante estar especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.</p>	<p>O corante vermelho do S500 deveria ser alterado para outra cor, como o Azul.</p> <p>O biodiesel oriundo do óleo de palma pode conter traços de corante natural que possui absorção que se confunde com a vermelha, especificada atualmente. Tal interferência pode conferir a um diesel B-S10 coloração sugestiva de mistura com Diesel S500.</p> <p>Esta constatação está presente em artigo científico, assinado também por colaboradores da ANP/CPT. (Nota Técnica - Quím. Nova 40 (7) - Ago 2017 • https://doi.org/10.21577/0100-4042.20170044)</p>

<p>Gabriela da Silveira Figueiredo / Action Consultoria</p>	<p>Art. 15.</p>	<p>Art. 15. É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou o importador, conforme o caso, adicionar corante azul (vermelho) ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos, devendo o corante estar especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.</p>	<p>O corante vermelho do S500 deveria ser alterado para outra cor, como o Azul.</p> <p>O biodiesel oriundo do óleo de palma pode conter traços de corante natural que possui absorção que se confunde com a vermelha, especificada atualmente. Tal interferência pode conferir a um diesel B-S10 coloração sugestiva de mistura com Diesel S500.</p> <p>Esta constatação está presente em artigo científico, assinado também por colaboradores da ANP/CPT. (Nota Técnica - Quím. Nova 40 (7) - Ago 2017 • https://doi.org/10.21577/0100-4042.20170044)</p>
<p>José Edson Galvão / ABINPET</p>	<p>Art. 15.</p>	<p>Art. 15. É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou o importador, conforme o caso, adicionar corante azul (vermelho) ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos, devendo o corante estar especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.</p>	<p>O corante vermelho do S500 deveria ser alterado para outra cor, como o Azul.</p> <p>O biodiesel oriundo do óleo de palma pode conter traços de corante natural que possui absorção que se confunde com a vermelha, especificada atualmente. Tal interferência pode conferir a um diesel B-S10 coloração sugestiva de mistura com Diesel S500.</p> <p>Esta constatação está presente em artigo científico, assinado também por colaboradores da ANP/CPT. (Nota Técnica - Quím. Nova 40 (7) - Ago 2017 • https://doi.org/10.21577/0100-4042.20170044)</p>

<p>Alceu Moreira da Silva / Câmara dos Deputados</p>	<p>Art. 15.</p>	<p>Art. 15. É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou o importador, conforme o caso, adicionar corante azul (vermelho) ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos, devendo o corante estar especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.</p>	<p>O corante vermelho do S500 deveria ser alterado para outra cor, como o Azul.</p> <p>O biodiesel oriundo do óleo de palma pode conter traços de corante natural que possui absorção que se confunde com a vermelha, especificada atualmente. Tal interferência pode conferir a um diesel B-S10 coloração sugestiva de mistura com Diesel S500.</p> <p>Esta constatação está presente em artigo científico, assinado também por colaboradores da ANP/CPT. (Nota Técnica - Quím. Nova 40 (7) - Ago 2017 • https://doi.org/10.21577/0100-4042.20170044)</p>
<p>David Alimandro Corrêa</p>	<p>Art. 15.</p>	<p>Art. 15. É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou o importador, conforme o caso, adicionar corante azul (vermelho) ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos, devendo o corante estar especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.</p>	<p>O corante vermelho do S500 deveria ser alterado para outra cor, como o Azul.</p> <p>O biodiesel oriundo do óleo de palma pode conter traços de corante natural que possui absorção que se confunde com a vermelha, especificada atualmente. Tal interferência pode conferir a um diesel B-S10 coloração sugestiva de mistura com Diesel S500.</p> <p>Esta constatação está presente em artigo científico, assinado também por colaboradores da ANP/CPT. (Nota Técnica - Quím. Nova 40 (7) - Ago 2017 • https://doi.org/10.21577/0100-4042.20170044)</p>

<p>Robson Rodrigues Antunes / Potencial Biodiesel</p>	<p>Art. 15.</p>	<p>Inaceitável a referência utilizada na Nota Técnica mencionando o Relatório “Parâmetros Críticos do Bx”. Esse Relatório não é um documento público, impedindo assim a transparência e o pleno exercício do contraditório.</p>	<p>O corante vermelho do S500 deveria ser alterado para outra cor, como o Azul. O biodiesel oriundo do óleo de palma pode conter traços de corante natural que possui absorção que se confunde com a vermelha, especificada atualmente. Tal interferência pode conferir a um diesel B-S10 coloração sugestiva de mistura com Diesel S500. Esta constatação está presente em artigo científico, assinado também por colaboradores da ANP/CPT. (Nota Técnica - Quím. Nova 40 (7) - Ago 2017 • https://doi.org/10.21577/0100-4042.20170044)</p>
<p>Osli Barreto Camilo Júnior</p>	<p>Art. 15.</p>	<p>Art. 15. É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou o importador, conforme o caso, adicionar corante azul ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos, devendo o corante estar especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.</p>	<p>O corante vermelho do S500 deveria ser alterado para outra cor, como o Azul. O biodiesel oriundo do óleo de palma pode conter traços de corante natural que possui absorção que se confunde com a vermelha, especificada atualmente. Tal interferência pode conferir a um diesel B-S10 coloração sugestiva de mistura com Diesel S500.</p>
<p>Leonardo Botelho Zilio / Sindicato da Indústria de Biodiesel e Biocombustíveis do Estado do Rio Grande do Sul</p>	<p>Art. 15.</p>	<p>Art. 15. É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou o importador, conforme o caso, adicionar corante azul ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos, devendo o corante estar especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.</p>	<p>O corante vermelho do S500 deveria ser alterado para outra cor, como o Azul. O biodiesel oriundo do óleo de palma pode conter traços de corante natural que possui absorção que se confunde com a vermelha, especificada atualmente. Tal interferência pode conferir a um diesel B-S10 coloração sugestiva de mistura com Diesel S500. Esta constatação está presente em artigo científico, assinado também por colaboradores da ANP/CPT.</p>

			(Nota Técnica - Quím. Nova 40 (7) - Ago 2017 • https://doi.org/10.21577/0100-4042.20170044)
Ricardo José Magalhães Barros / Câmara dos Deputados	Art. 15.	Art. 15. É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou o importador, conforme o caso, adicionar corante azul ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos, devendo o corante estar especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.	O corante vermelho do S500 deveria ser alterado para outra cor, como o Azul. O biodiesel oriundo do óleo de palma pode conter traços de corante natural que possui absorção que se confunde com a vermelha, especificada atualmente. Tal interferência pode conferir a um diesel B-S10 coloração sugestiva de mistura com Diesel S500. Esta constatação está presente em artigo científico, assinado também por colaboradores da ANP/CPT. (Nota Técnica - Quím. Nova 40 (7) - Ago 2017 • https://doi.org/10.21577/0100-4042.20170044)
Irineu Boff / SINDICATO DA INDÚSTRIA DE ÓLEOS VEGETAIS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	Art. 15.	Art. 15. É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou o importador, conforme o caso, adicionar corante azul ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos, devendo o corante estar especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.	O corante vermelho do S500 deveria ser alterado para outra cor, como o Azul. O biodiesel oriundo do óleo de palma pode conter traços de corante natural que possui absorção que se confunde com a vermelha, especificada atualmente. Tal interferência pode conferir a um diesel B-S10 coloração sugestiva de mistura com Diesel S500. Esta constatação está presente em artigo científico, assinado também por colaboradores da ANP/CPT. (Nota Técnica - Quím. Nova 40 (7) - Ago 2017 • https://doi.org/10.21577/0100-4042.20170044)

<p>Sergio Tadeu Cabral Beltrão / União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene</p>	<p>Art. 15.</p>	<p>Art. 15. É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou o importador, conforme o caso, adicionar corante azul ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos, devendo o corante estar especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.</p>	<p>O corante vermelho do S500 deveria ser alterado para outra cor, como o Azul.</p> <p>O biodiesel oriundo do óleo de palma pode conter traços de corante natural que possui absorção que se confunde com a vermelha, especificada atualmente. Tal interferência pode conferir a um diesel B-S10 coloração sugestiva de mistura com Diesel S500.</p> <p>Esta constatação está presente em artigo científico, assinado também por colaboradores da ANP/CPT. (Nota Técnica - Quím. Nova 40 (7) - Ago 2017, link: https://doi.org/10.21577/0100-4042.20170044)</p>
<p>Waldemar Henrique Hansted Pocay / Bianchini SA Indústria Comércio e Agricultura</p>	<p>Art. 15.</p>	<p>Art. 15. É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou o importador, conforme o caso, adicionar corante azul (vermelho) ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos, devendo o corante estar especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.</p>	<p>O corante vermelho do S500 deveria ser alterado para outra cor, como o Azul. O biodiesel oriundo do óleo de palma pode conter traços de corante natural que possui absorção que se confunde com a vermelha, especificada atualmente. Tal interferência pode conferir a um diesel B-S10 coloração sugestiva de mistura com Diesel S500.</p> <p>Esta constatação está presente em artigo científico, assinado também por colaboradores da ANP/CPT. (Nota Técnica - Quím. Nova 40 (7) - Ago 2017 • https://doi.org/10.21577/0100-4042.20170044)</p>
<p>Donato Alexandre Gomes Aranda / LIPCAT/PROCAT/UFRJ</p>	<p>Art. 15.</p>	<p>Art. 15. É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou o importador, conforme o caso, adicionar corante azul (e não vermelho) ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos, devendo o corante estar</p>	<p>O corante vermelho do S500 deveria ser alterado para outra cor, como o Azul.</p> <p>O biodiesel oriundo do óleo de palma pode conter traços de corante natural que possui absorção que se confunde com a vermelha, especificada atualmente. Tal interferência pode conferir a um diesel B-S10 coloração sugestiva de mistura com Diesel S500.</p>

		especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo	Esta constatação está presente em artigo científico, assinado também por colaboradores da ANP/CPT. (Nota Técnica - Quím. Nova 40 (7) - Ago 2017 • https://doi.org/10.21577/0100-4042.20170044)
Marcio Massão Ota Jr. / GRANOL INDUSTRIA, COMÉRCIO E EXPORATAÇÃO S/A	Art. 15.	ALTERAR A COR DO CORANTE VERMELHO	O BIODIESEL ORIUNDO DE ÓLEO DE PALMA PODE CONTER TRAÇOS DE CORANTE NATURAL VERMELHO. TAL INTERFERÊNCIA PODE CONFERIR A UM DIESEL B S10 UMA COLORAÇÃO SUGESTIVA DE MISTURA C/ DIESEL S500
Felipe Correa Castilho / ABTP	Art. 15.	§ 1º No caso da impossibilidade de a adição de corante de que trata o caput ser realizada pelo produtor de óleo diesel A ou importador, fica permitido ao operador logístico contratado pelo distribuidor de combustíveis líquidos adicionar o corante ao óleo diesel A, desde que acompanhado por uma empresa de inspeção da qualidade credenciada pela ANP para verificar a mistura ou por representante do produtor de óleo diesel A ou importador.	Caso específico Petrobras onde o produto não pode ser corado no terminal, no entanto, devido a proximidade com a empresa receptora do produto há possibilidade de eles acompanharem o procedimento sem necessidade de contratação de firma inspetora. O produto também pode ser corado em linha quando o tanque não é destinado ao armazenamento. Esta opção deve ser trazida na Resolução, mantendo-se a responsabilidade do produtor em relação ao processo.
Jéssica Pereira Gonçalves / Potencial Petróleo Ltda	Art. 15.	Art. 15. É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou o importador, conforme o caso, adicionar corante diferente de vermelho ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos, devendo o corante estar	Sugere-se que altere-se a cor do corante vermelho do Diesel S500, para outra cor (ainda não utilizada por combustíveis). Pois, biodiesel cujo oriundo de palmáceas podem conter traços de corante natural, cujo a absorção (espectro) próximo à absorção vermelha (especificação atual). Nestes casos, esta interferência sugere a coloração do BS10 que houve mistura parcial com Diesel S500, gerando conflitos entre as partes interessadas no

		especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.	produto. Esta constatação também é referenciada no artigo científico presente, (Nota Técnica - Quím. Nova 40 (7) - Ago 2017 • https://doi.org/10.21577/0100-4042.20170044), este que foi assinado por colaboradores da ANP/CPT.
Antonio Carlos Ventili Marques / APROBIO	Art. 15.	Alteração da cor - corante Azul Art. 15. É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou o importador, conforme o caso, adicionar corante azul ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos, devendo o corante estar especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.	O corante vermelho do S500 deveria ser alterado para outra cor, como o Azul. O biodiesel oriundo do óleo de palma pode conter traços de corante natural que possui absorção que se confunde com a vermelha, especificada atualmente. Tal interferência pode conferir a um diesel B-S10 coloração sugestiva de mistura com Diesel S500. Esta constatação está presente em artigo científico, assinado também por colaboradores da ANP/CPT. (Nota Técnica - Quím. Nova 40 (7) - Ago 2017 • https://doi.org/10.21577/0100-4042.20170044)
Luiz Carlos Heinze	Art. 15.	Art. 15. É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou o importador, conforme o caso, adicionar corante azul (vermelho) ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos, devendo o corante estar especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.	O corante vermelho do S500 deveria ser alterado para outra cor, como o Azul. O biodiesel oriundo do óleo de palma pode conter traços de corante natural que possui absorção que se confunde com a vermelha, especificada atualmente. Tal interferência pode conferir a um diesel B-S10 coloração sugestiva de mistura com Diesel S500. Esta constatação está presente em artigo científico, assinado também por colaboradores da ANP/CPT. (Nota Técnica - Quím. Nova 40 (7) - Ago 2017 • https://doi.org/10.21577/0100-4042.20170044)

<p>Mirele Machado /Vibra Energia</p>	<p>Art. 15.</p>	<p>Art. 15. É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A e ou diesel C ou o importador, conforme o caso, adicionar corante vermelho ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos, devendo o corante estar especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.</p> <p>§ 1º No caso da impossibilidade de a adição de corante de que trata o caput ser realizada pelo produtor de óleo diesel A e ou diesel C ou importador, fica permitido ao operador logístico contratado pelo distribuidor de combustíveis líquidos adicionar o corante ao óleo diesel A e ou diesel C, desde que acompanhado por uma empresa de inspeção da qualidade credenciada pela ANP para verificar a mistura.</p> <p>§ 2º A empresa de inspeção da qualidade de que trata o §1º deverá ser contratada pelo produtor de óleo diesel A e ou diesel C ou importador para acompanhar a adição de corante pelo operador logístico.</p>	<p>O produtor de óleo diesel C precisa ter as mesmas obrigações, controle e certificações do produtor de óleo diesel A</p>
<p>Danilo Souza Chaves / Petrobras</p>	<p>Art. 15.</p>	<p>Alterar de:</p> <p>É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou do importador, conforme o caso, adicionar corante vermelho ao</p>	<p>Prover flexibilidade à sistemática de adição de corante.</p> <p>Explicitar que o Produtor ou Importador podem contratar o serviço de adição do corante.</p>

		<p>óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos, devendo o corante estar especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.</p> <p>§ 1º No caso da impossibilidade de a adição de corante de que trata o caput ser realizada pelo produtor de óleo diesel A ou importador, fica permitido ao operador logístico contratado pelo distribuidor de combustíveis líquidos adicionar o corante ao óleo diesel A, desde que acompanhado por uma empresa de inspeção da qualidade credenciada pela ANP para verificar a mistura.</p> <p>Alterar para:</p> <p>É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou C, ou do importador, conforme o caso, adicionar ou contratar serviço de adição de corante vermelho ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos, devendo o corante ser adicionado no teor de 20 mg/L e estar especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.</p>	<p>Explicitar que o representante do produtor também pode ser o responsável pelo acompanhamento da adição do corante em instalações de terceiros.</p>
--	--	--	---

		<p>§ 1º No caso da impossibilidade de a adição de corante de que trata o caput ser realizada pelo produtor de óleo diesel A ou C, ou importador, fica permitido ao operador logístico contratado pelo distribuidor de combustíveis líquidos adicionar o corante ao óleo diesel A ou C, desde que acompanhado por representante do produtor ou por uma empresa de inspeção da qualidade credenciada pela ANP para verificar a mistura.</p>	
Livio Garcia da Costa	Art. 16.	<p>Revisão gramatical: I - teor de água e contaminação total, se for verificada A turbidez na amostra; ou</p>	Revisão gramatical.
Danilo Souza Chaves / Petrobras	Art. 16.	<p>Substituir:</p> <p>Em casos de disputa ou de aplicação de autuação por não conformidade referente à característica aspecto, deverão ser realizadas as seguintes análises complementares, em amostra homogênea:</p> <p>Por:</p> <p>Para não conformidade referente à característica aspecto, passível de disputa</p>	<p>As análises definidas nos incisos I e II são realizadas em todos os casos em que forem identificados problemas no aspecto da amostra, antes mesmo da ocorrência de um processo de disputa comercial.</p>

		ou aplicação de autuação, deverão ser realizadas as seguintes análises complementares em amostra homogênea:	
José Camargo Hernandes / Sindicombustíveis Resan	Art. 17.	Exclusão da revenda de combustíveis do alcance desta regra.	Apesar da iniciativa se mostrar à primeira vista positiva, não se mostra razoável atribuir responsabilidade ao posto revendedor por um item de qualidade que está fora do seu controle, sobretudo por se tratar de aspecto não detectável com base nos testes simples que estão à sua disposição no ato do recebimento e armazenamento do produto do fornecedor.
José Camargo Hernandes / Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes	Art. 17.	Exclusão da revenda de combustíveis do alcance desta regra, apesar da louvável iniciativa de se buscar a definição de uma tolerância aparentemente benéfica ao setor.	Apesar da iniciativa se mostrar à primeira vista positiva, não se mostra razoável atribuir responsabilidade ao posto revendedor por um item de qualidade que está fora do seu controle, sobretudo por se tratar de aspecto não detectável com base nos testes simples que estão à sua disposição no ato do recebimento e armazenamento do produto do fornecedor.
Samuel Luiz de Carvalho / IBP	Art. 18.	Excluir artigo	Excluir artigo: sugerimos migrar esta informação para tabela de especificação, retirando-a do corpo do texto.
Mirele Machado /Vibra Energia	Art. 18.	Art. 18. Quando o teor de biodiesel for superior a 5% em volume, fica facultada a realização da análise de determinação da característica lubrificidade no óleo diesel A e ou diesel C, constante da Tabela 1 do Anexo, para compor o certificado da qualidade, o que não isenta o produtor de	O produtor de óleo diesel C precisa ter as mesmas obrigações, controle e certificações do produtor de óleo diesel A

		<p>óleo diesel A e ou diesel C e o importador da responsabilidade de atender a especificação desta característica.</p>	
<p>Danilo Souza Chaves / Petrobras</p>	<p>Art. 18.</p>	<p>Substituir:</p> <p>“Quando o teor de biodiesel for superior a 5% em volume, fica facultada a realização da análise de determinação da característica lubricidade no óleo diesel A, constante da Tabela 1 do Anexo, para compor o certificado da qualidade, o que não isenta o produtor de óleo diesel A e o importador da responsabilidade de atender a especificação desta característica.”</p> <p>Por:</p> <p>“Quando o teor de biodiesel for superior a 2 % em volume, fica dispensada a realização da análise de determinação da característica lubricidade nos óleos diesel A ou C, constante da Tabela 1 do Anexo, para compor o certificado da qualidade.”</p>	<p>Prover isonomia de tratamento aos biocombustíveis obtidos por processos diversos, como o coprocessamento (reconhecido na definição do óleo diesel C desta minuta) e o Diesel Verde (especificado na Resolução ANP nº 842, de 14 de maio de 2021).</p> <p>A característica lubricidade é suficientemente corrigida com a adição de biodiesel de base éster a partir de teores da ordem de 2 % em volume, conforme dados de literatura (*) e estudos realizados pela Petrobras, incluindo misturas com Diesel Verde.</p> <p>(*) Exemplo: Lubricity of Components of Biodiesel and Petrodiesel. The Origin of Biodiesel Lubricity, Gerhard Knothe and Kevin R. Steidley, Energy Fuels, 2005, 19 (3), pp 1192–1200.</p> <p>A Petrobras fica à disposição para maiores informações com relação a estudos realizados.</p>
<p>Samuel Luiz de Carvalho / IBP</p>	<p>Art. 19.</p>	<p>Excluir art. 19 e parágrafo único</p>	<p>Excluir art. 19 e parágrafo único: Não faz sentido adaptar a produção e aumentar os custos para um produto que tem previsão de saída do mercado. Qualquer mudança de análise ou especificação do S500 deve ser endereçada</p>

			<p>somente após o estabelecimento do grupo de trabalho que irá estudar a redução gradual do S500 e definição do cronograma.</p>
<p>Felipe Correa Castilho / ABTP</p>	<p>Art. 19.</p>	<p>Não faz sentido adaptar a produção e aumentar os custos para um produto que tem previsão de saída do mercado. Qualquer mudança de análise ou especificação do S500 deve ser endereçada somente após o estabelecimento do grupo de trabalho que irá estudar a redução gradual do S500 e definição do cronograma.</p>	<p>Não faz sentido adaptar a produção e aumentar os custos para um produto que tem previsão de saída do mercado. Qualquer mudança de análise ou especificação do S500 deve ser endereçada somente após o estabelecimento do grupo de trabalho que irá estudar a redução gradual do S500 e definição do cronograma.</p>
<p>Mirele Machado /Vibra Energia</p>	<p>Art. 19.</p>	<p>Art. 19. O resultado da análise da característica estabilidade à oxidação do óleo diesel A e ou óleo diesel C deverá ser encaminhado ao distribuidor de combustíveis líquidos até quarenta e oito horas após a comercialização do produto, não sendo obrigatório constar no certificado da qualidade. Parágrafo único. O resultado de que trata o caput devem ser informados à ANP mensalmente pelo produtor de óleo diesel A, e ou óleo diesel C conforme as regras de envio das informações dos dados da qualidade estabelecidas na Resolução ANP nº 828, de 2020.</p>	<p>Justificativa: Entende-se q as características sejam relevantes em ambos os produtos S500 e S10, esta medida de flexibilização de encaminhamento do produtor ao distribuidor do certificado de qualidade deve se aplicar a ambos os produtos, conforme estava no art 15 da resolução atual. Inclusão do óleo diesel C visa garantir a qualidade do óleo diesel C assim como ocorre para o óleo diesel A.</p>

<p>Danilo Souza Chaves / Petrobras</p>	<p>Art. 19.</p>	<p>Substituir:</p> <p>“O resultado da análise da característica estabilidade à oxidação do óleo diesel A S500 deverá ser encaminhado ao distribuidor de combustíveis líquidos até quarenta e oito horas após a comercialização do produto, não sendo obrigatório constar no certificado da qualidade.</p> <p>Parágrafo único. O resultado de que trata o caput devem ser informados à ANP mensalmente pelo produtor de óleo diesel A, conforme as regras de envio das informações dos dados da qualidade estabelecidas na Resolução ANP nº 828, de 2020”</p> <p>Por:</p> <p>“O resultado da análise da característica estabilidade à oxidação dos óleos diesel A ou C S10 e óleo diesel A S500, poderá ser encaminhado ao distribuidor de combustíveis líquidos até quarenta e oito horas após a comercialização do produto.</p> <p>I – Para o óleo diesel A S500, o resultado de que trata o caput deve ser informados</p>	<p>Prover isonomia de tratamento aos biocombustíveis obtidos por processos diversos, como o coprocessamento (reconhecido na definição do óleo diesel C desta minuta) e o Diesel Verde (especificado na Resolução ANP nº 842, de 14 de maio de 2021).</p> <p>Para estabilidade à oxidação, no caso do óleo diesel A ou C S10, deve ser mantida a regra contida na Resolução vigente, a fim de evitar gargalos no abastecimento uma vez que o ensaio é realizado em cerca de 24 horas.</p> <p>Para o óleo diesel A S500, permitir o envio do resultado à ANP conforme Resolução ANP nº 828, de 01 de setembro de 2020, e a não obrigatoriedade de constar no certificado da qualidade.</p> <p>A realização do ensaio em todas as bateladas de óleo diesel A S500 representa um aumento significativo de demanda analítica para os laboratórios. , Tendo em vista a descontinuidade do uso do óleo diesel A S500, bem como a inexistência de ocorrências de desempenho associadas à sua estabilidade sugere-se, em decorrência da limitação da estrutura analítica demandada para comportar as avaliações dos óleos diesel A ou C S10 e A S500, a realização do ensaio em 20 % dos tanques certificados para suportar o acompanhamento dessa característica.</p>
--	-----------------	---	---

		<p>à ANP mensalmente pelo produtor de óleo diesel A, conforme as regras de envio das informações dos dados da qualidade estabelecidas na Resolução ANP nº 828, de 01 de setembro de 2020, não sendo obrigatório constar no certificado da qualidade.</p> <p>II – Para o óleo diesel A S500, a frequência de realização do ensaio será de no mínimo 20 % dos tanques certificados a partir de 180 dias da entrada em vigor desta resolução, aumentando em 10 pp a partir do da 01 de janeiro dos anos seguintes ao do início de realização do ensaio.”</p> <p>III - Caso o resultado de estabilidade à oxidação esteja acima do limite, a verificação do atendimento à especificação será feita pela média mensal.</p>	Estabelecer ação de disposição para o caso de o produto ser liberado com resultado de estabilidade à oxidação acima do limite.
Sergio Massillon Martins / BRASILCOM	Art. 20.	Retirar "de uso rodoviário"	Já apresentada em comentários anteriores.
Samuel Luiz de Carvalho / IBP	Art. 20.	Art. 20. Fica proibida a adição: I - de corante ao óleo diesel S10; e	Inciso II: sugerimos suprimir a expressão "uso rodoviário" pelos motivos expostos anteriormente. Além disso, a redação proposta pela ANP para o artigo 25 faz menção

		II - de óleo vegetal ao óleo diesel.	ao diesel S1800 "não rodoviário", podendo levar ao entendimento que, neste produto, será possível misturar óleo vegetal.
Felipe Correa Castilho / ABTP	Art. 20.	II- de óleo vegetal ao óleo diesel.	Sugerimos suprimir a expressão "uso rodoviário" pelos motivos expostos anteriormente. Além disso, o artigo 25 faz menção ao diesel S1800 "não rodoviário", podendo levar ao entendimento que, neste produto, será possível misturar óleo vegetal.
Mirele Machado /Vibra Energia	Art. 20.	Art. 20. Fica proibida a adição: I - de corante ao óleo diesel S10; e II - de óleo vegetal ao óleo diesel A, B e C.	Utilização de conceitos de óleo diesel A, B e C, definido no art. 2 e pelas especificações estabelecidas no regulamento anexo a essa resolução, é melhor do que uma definição genérica "de uso rodoviário", especialmente considerando que esses produtos não são de uso exclusivo do segmento rodoviário.
Eliezer de Lima Lopes / SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO	Art. 21.	Avaliar exigência.	Nos casos dos prazos e exigências estabelecidos acima, verifica-se a ausência na Nota Técnica de uma apresentação da experiência internacional, dos custos envolvidos para os agentes cumprirem tais determinações confrontados com seus benefícios e de justificativas para os prazos estabelecidos. Neste sentido, observa-se a necessidade de que a ANP apresente uma avaliação de custos e a correspondente justificativa que sustente a conveniência e oportunidade das medidas.
Pedro Modenesi Pitta Pinheiro / PETROBRAS TRANSPORTE S.A	Art. 21.	Art 21º - As instalações dos agentes regulados devem possuir sistema de filtração ativo e operacional com, no máximo, dez micrômetros de poro, para	A exigência da instalação antes do transporte acarretará em elevado custo à cadeia logística, elevando consequentemente o custo do produto ao consumidor final. Esta exigência em toda a cadeia logística não se

		<p>retenção de contaminantes do óleo diesel A, do óleo diesel B e do biodiesel, conforme o caso:</p> <p>I - óleo diesel A: produtor de óleo diesel A e distribuidor de combustíveis líquidos; II - óleo diesel B: TRR e posto de revenda de combustíveis; e III - biodiesel: distribuidor de combustíveis líquidos.</p> <p>§1º Os agentes regulados devem filtrar os produtos de que tratam os incisos I, II e III no sistema de filtração antes do seu carregamento para o Posto Revendedor. §2º Os agentes regulados devem registrar as substituições dos elementos filtrantes do sistema de filtração e manter à disposição da ANP pelo prazo de um ano a contar da substituição, devendo o registro estar assinado por funcionário do estabelecimento.</p>	<p>apresenta plausível. Sugerimos a inclusão do elemento filtrante somente na etapa final, antes da entrega ao cliente.</p>
<p>Sergio Massillon Martins / BRASILCOM</p>	<p>Art. 21.</p>	<p>Excluir integralmente o Art. 21 e seus incisos</p>	<p>A implantação de filtragem com 10 micrometros de poro necessitará de significativos investimentos em toda a cadeia de movimentação dos produtos, além de afetar a vazão de seu escoamento, reduzindo a produtividade do sistema.</p>

<p>Samuel Luiz de Carvalho / IBP</p>	<p>Art. 21.</p>	<p>Excluir art. 21, incisos e parágrafos</p>	<p>Excluir art. 21, incisos e parágrafos: A proposta de filtração com dez micrômetros de poro enseja investimentos elevados em toda a cadeia. Por exemplo, nas bases de distribuição há sistemas de filtragem com o filtro cesto, e não existe opção no mercado para adequar tais sistemas à proposta da ANP, sendo necessária a substituição de todo o sistema de filtragem, de todas as instalações de armazenagem do país. Além disso, a malha de dez micrômetros afetará a vazão de escoamento do produto, reduzindo a capacidade de movimentação / produtividade em toda a cadeia.</p> <p>Adicionalmente , temos pontos de preocupação com a: segurança operacional pela geração de estática e aumento do tempo de relaxamento; e redução da capacidade operacional em virtude da perda de carga elevada e, troca frequente do elemento filtrante.</p> <p>Caberia também uma avaliação de custos nos demais elos, mas nenhum destes aspectos foi avaliado pela ANP. Também há dúvidas quanto aos custos adicionais gerados pelas trocas dos elementos filtrantes e se o biodiesel passará nesta malha de filtragem.</p>
<p>Marília Salim Kotait / Raízen S.A.</p>	<p>Art. 21.</p>	<p>Exclusão do art. 21</p>	<p>Sugere-se que o art. 21 seja excluído da minuta, considerando-se que a implantação de filtração descrita não será capaz de produzir os efeitos desejados, uma vez que o maior problema de qualidade encontrado no diesel não diz respeito a particulado em suspensão, e sim a</p>

			<p>aspectos relacionados ao processo produtivo do biodiesel.</p> <p>Sobre isso, os indicativos do PMQC sobre os principais problemas no diesel B relacionam-se a características que não serão ajustadas pela filtragem proposta, quais sejam o teor de biodiesel, ponto de fulgor, aspecto e teor de enxofre [1].</p> <p>Além de não ser capaz de produzir os efeitos desejados para ganho de qualidade do produto, a obrigação constante da minuta cria problemas operacionais relacionados à redução de vazão no carregamento na ordem de 15% em função da perda de carga, aumentando em média 20% o tempo total do carregamento, Tais percentuais de aumento resultarão em perdas de produção com gravíssimo impacto para a logística do setor.</p> <p>Para entendimento da dimensão do problema que se está a criar, além da já mencionada necessidade de elaboração de AIR, seria extremamente benéfico que a ANP fizesse testes práticos antes de propor os requisitos de filtragem constantes do art. 21. A Agência poderia, assim, verificar que filtros com o tipo de características previstos na minuta terão o efeito de reduzir em muito ou até interromper o carregamento do produto nas bases. Nesse sentido, a Raízen se coloca à disposição da ANP para que sejam instalados filtros nos tanques de uma de suas bases de distribuição, a fim de que se possa verificar, na prática, os efeitos da mudança proposta.</p>
--	--	--	---

			<p>Além disso, trata-se de medida extremamente custosa, ainda mais considerando seu efeito no aumento da demanda pelo filtro específico. A implantação de sistema de filtração ativo pelos agentes seria completamente inócua, e a norma estaria criando um custo operacional adicional relevante para toda a cadeia.</p> <p>A manutenção do art. 21 na minuta representará atentado à Lei da Liberdade Econômica, cujo art. 4º, inciso V, prevê que é considerado abuso de poder regulatório o aumento dos custos de transação sem demonstração de benefícios correspondentes.</p> <p>Cabe dizer, por fim, que a Raízen defende que a regulação lance mão de mecanismos que assegurem a qualidade do produto ao consumidor final, porém que isto seja feito de forma eficiente, e precedido da devida avaliação de impacto regulatório pela Agência. A instalação de sistema de filtração ativo de no máximo dez micrômetros, no entanto, não se mostra eficiente, gera impactos extremamente nocivos à cadeia logística de abastecimento, e aumenta de forma bastante relevante os custos do setor, devendo ser retirada da minuta.</p> <p>[1] Conforme disponível em https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjojZWFMNjg5MjQtY2ExYi00MGUwLWJiMmEtYmY4YjI0YzNmOTQ5IiwidCI6IjQ0OTI0mNGZmLTI0YTYtNGI0Mi1iN2VmLTEyNGFmY2FkYzIxMyJ9, último acesso em 16.06.2022.</p>
--	--	--	---

<p>José Mauro Cardoso / Acelen</p>	<p>Art. 21.</p>	<p>Exclusão integral do art. 21.</p>	<p>A obrigatoriedade de instalação de filtros com, no máximo, 10 micrômetros de poro, ensejará investimentos adicionais relevantes da indústria (incluindo refinarias, terminais e bases de distribuição, em todo o país) para a instalação e/ou adequação dos filtros atualmente existentes, mesmo que esses estejam em perfeitas condições de uso e funcionamento. Novamente, entendemos que uma proposta dessa magnitude, para que se justifique, deve estar baseada em fundamentos sólidos e em uma massa crítica de dados que comprovem ser essa a melhor medida para a correção de determinado problema. E a presente proposta, a nosso ver, não atende esse nível de maturação, quando não aprofunda as premissas do problema que se quer atacar, tampouco considera os impactos operacionais, logísticos e financeiros para toda a indústria. Fundamental, a nosso ver, a realização de AIR para melhor entendimento da proposta, suas razões e melhores opções regulatórias.</p>
<p>Igor Ferreira Luna Louro / Alesat Combustíveis S.A</p>	<p>Art. 21.</p>	<p>Exclusão do art. 21.</p>	<p>A inclusão de obrigatoriedade de substituição dos filtros atualmente utilizados pelos agentes regulados por outros tipos de equipamentos não se justifica em termos de controle de qualidade.</p> <p>Isso porque, mesmo com as alterações propostas por esta Agência, os agentes permanecem obrigados a emitir boletins de conformidade dos produtos comercializados com o objetivo de garantir o pleno atendimento das especificações técnicas e químicas estabelecidas.</p>

			<p>Ainda, importa considerar que os filtros hoje utilizados pelos agentes regulados são suficientes para a retenção de contaminantes e demais corpos estranhos que eventualmente sejam percebidos nos combustíveis.</p> <p>A manutenção do dispositivo em eventual Resolução a ser publicada resultaria em forte impacto financeiro nas operações dos agentes, o que pode ser evitado, principalmente quando considerado que as obrigações de controle de qualidade hoje existentes são suficientes e não estão sendo objeto de alteração.</p>
<p>José Camargo Hernandes / Sindicombustíveis Resan</p>	<p>Art. 21.</p>	<p>As instalações dos agentes regulados devem possuir sistema de filtração ativo e operacional para retenção de contaminantes do óleo diesel A, do óleo diesel B e do biodiesel, conforme o caso:</p> <p>§1º - Parece ter havido erro na indicação destes incisos, o que merece correção por parte da ANP.</p> <p>§2º - Diante da ausência de AIR prevendo as condições práticas (motivação, viabilidade e impacto) para cumprimento desta nova obrigação, sugere-se a exclusão desta regra por completo.</p>	<p>Caput: Exclusão da exigência “com, no máximo, dez micrômetros de poro”, cuja finalidade/viabilidade não está clara na Nota Técnica que embasa esta proposta, o que mais uma vez reforça a necessidade de AIR para a definição de obrigações desta natureza. Ademais, comparando-se com o grau de novas imposições nos elos anteriores, ao que parece a ANP está a exigir maior rigor no controle da qualidade por parte dos agentes que armazenam o produto, cuja instabilidade se dá não por conta de falhas nesta etapa do abastecimento, mas sim por dificuldades nas rotas tecnológicas de produção.</p> <p>§1º: Além da evidente repetição (II e II), em princípio a regra não se compatibiliza com a revenda varejista, que se vale no sistema de filtro no ato da comercialização do produto ao consumidor final.</p>

			<p>§2º: Exclusão da exigência, cuja finalidade/viabilidade não está clara na Nota Técnica que embasa esta proposta, o que mais uma vez reforça a necessidade de AIR para a definição de obrigações desta natureza. Ademais, comparando-se com o grau de novas imposições nos elos anteriores, ao que parece a ANP está a exigir maior rigor no controle da qualidade por parte dos agentes que armazenam o produto, cuja instabilidade se dá não por conta de falhas nesta etapa do abastecimento, mas sim por dificuldades nas rotas tecnológicas de produção.</p>
<p>Felipe Correa Castilho / ABTP</p>	<p>Art. 21.</p>	<p>Excluir</p>	<p>A proposta de filtração com dez micrômetros de poro enseja investimentos elevados em toda a cadeia.</p> <p>Por exemplo, nas bases de distribuição há sistemas de filtragem com o filtro cesto, e não existe opção no mercado para adequar tais sistemas à proposta da ANP, sendo necessária a substituição de todo o sistema de filtragem, de todas as instalações de armazenagem do país. Além disso, a malha de dez micrômetros afetará a vazão de escoamento do produto, reduzindo a capacidade de movimentação / produtividade em toda a cadeia.</p> <p>Caberia também uma avaliação de custos nos demais elos, mas nenhum destes aspectos foi avaliado pela ANP. Também há dúvidas quanto aos custos adicionais gerados pelas trocas dos elementos filtrantes e se o biodiesel passará nesta malha de filtragem.</p>

<p>José Camargo Hernandes / Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes</p>	<p>Art. 21.</p>	<p>Art. 21. As instalações dos agentes regulados devem possuir sistema de filtração ativo e operacional para retenção de contaminantes do óleo diesel A, do óleo diesel B e do biodiesel, conforme o caso:</p> <p>§1º - Observação: Parece ter havido erro na indicação destes incisos, o que merece correção por parte da ANP.</p> <p>§2º - Diante da ausência de AIR prevendo as condições práticas (motivação, viabilidade e impacto) para cumprimento desta nova obrigação, sugere-se a exclusão desta regra por completo.</p>	<p>Caput - Exclusão da exigência “com, no máximo, dez micrômetros de poro”, cuja finalidade/viabilidade não está clara na Nota Técnica que embasa esta proposta, o que mais uma vez reforça a necessidade de AIR para a definição de obrigações desta natureza. Ademais, comparando-se com o grau de novas imposições nos elos anteriores, ao que parece a ANP está a exigir maior rigor no controle da qualidade por parte dos agentes que armazenam o produto, cuja instabilidade se dá não por conta de falhas nesta etapa do abastecimento, mas sim por dificuldades nas rotas tecnológicas de produção.</p> <p>§1º - Além da evidente repetição (II e II), em princípio a regra não se compatibiliza com a revenda varejista, que se vale no sistema de filtro no ato da comercialização do produto ao consumidor final.</p> <p>§2º - Exclusão da exigência, cuja finalidade/viabilidade não está clara na Nota Técnica que embasa esta proposta, o que mais uma vez reforça a necessidade de AIR para a definição de obrigações desta natureza. Ademais, comparando-se com o grau de novas imposições nos elos anteriores, ao que parece a ANP está a exigir maior rigor no controle da qualidade por parte dos agentes que armazenam o produto, cuja instabilidade se dá não por conta de falhas nesta etapa do abastecimento, mas sim por dificuldades nas rotas tecnológicas de produção.</p>
---	-----------------	--	--

<p>Antonio Carlos Ventillii Marques / APROBIO</p>	<p>Art. 21.</p>	<p>Incluir o termo: "na expedição". Art. 21. As instalações dos agentes regulados devem possuir sistema de filtração ativo e operacional com, no máximo, dez micrômetros de poro, para retenção de contaminantes na expedição do óleo diesel A, do óleo diesel B e do biodiesel, conforme o caso:</p>	<p>Deixar claro o ponto onde existe a obrigação de instalação do equipamento, o que não limite a liberalidade do agente instalar equipamento similar na operação de recebimento de produto.</p>
<p>Mirele Machado /Vibra Energia</p>	<p>Art. 21.</p>	<p>Art. 21. As instalações dos agentes regulados devem possuir sistema de filtração ativo e operacional com, no máximo, 40 mesh de poro, para retenção de contaminantes do óleo diesel A, do óleo diesel B e do biodiesel, conforme o caso: I - óleo diesel A: produtor de óleo diesel A e distribuidor de combustíveis líquidos; II - óleo diesel B: TRR e posto de revenda de combustíveis; e III - biodiesel: distribuidor de combustíveis líquidos. §1º Os agentes regulados devem filtrar os produtos de que tratam os incisos I, II e III no sistema de filtração antes do seu carregamento para o transporte. §2º Os agentes regulados devem registrar as substituições dos elementos filtrantes do sistema de filtração e manter à</p>	<p>A instalação de filtros com dimensões de poro diminutas, proposta nessa minuta de resolução, sem a apresentação do problema real a que se pretende solucionar e sem uma comprovação de benefícios para a qualidade do produto final que se pretende atingir, resultaria apenas em elevados e injustificados investimentos e custos operacionais em toda cadeia. Por entender que a introdução Das Boas Práticas de Manuseio, Transporte e Armazenamento de óleos diesel são importantes, sugerimos a adequação da proposta para a utilização de filtros com tamanho de poros maiores, cuja utilização não impactará a operação das instalações, mas ainda assim contribuindo para o objetivo de implantação de boas práticas no armazenamento do produto. Embora varie bastante de base para base, o sistema de filtração frequentemente utilizado nas plataformas de carregamento são filtros do tipo cesto mesh 40 (máximo de 430 micrometros de abertura). Não há no mercado</p>

		<p>disposição da ANP pelo prazo de um ano a contar da substituição, devendo o registro estar assinado por funcionário do estabelecimento.</p>	<p>filtro do tipo cesto com o grau de filtração proposto na resolução (10 micrometros de abertura), ou seja, não é possível simplesmente substituir o elemento filtrante, teríamos que substituir também os equipamentos por outro modelo, por exemplo, filtros do tipo cartucho.</p> <p>Além do mais, filtros tão rigorosos causariam entupimentos frequentes e redução de vazão nas instalações e, resultando em uma necessidade extra de substituição de conjuntos motobombas para suprir perda de carga provocada por um filtro com esse grau de filtração</p> <p>Caso as empresas sejam obrigadas a atender tal demanda, o abastecimento nacional ficará comprometido até que as adequações que não são simples sejam feitas e graças aos elevados custos de implantação, o preço do produto final acabaria sendo impactado em um momento já crítico para o país .</p>
<p>Danilo Souza Chaves / Petrobras</p>	<p>Art. 21.</p>	<p>Excluir artigo</p>	<p>A instalação de filtros micrométricos em sistemas de transferência não projetados para tal resulta em perda de carga adicional, com redução imediata na capacidade de movimentação. A reavaliação dessas capacidades pode levar à necessidade de investimento em novas bombas, onerando a cadeia além dos custos de instalação e manutenção dos sistemas de filtração propostos.</p> <p>É esperado que as medidas relativas à drenagem dos tanques indicadas no Art. 22 sejam suficientes para</p>

			controlar a contaminação do produto, eliminando a necessidade de implementação de sistema de filtração ao longo da cadeia.
Livio Garcia da Costa	Art. 22.	§ 4º As drenagens dos fundos dos tanques e as avaliações dos produtos de que tratam o caput e os §§ 1º, 2º e 3º, devem ser objeto de registro assinado por funcionário do estabelecimento e MANTIDO à disposição da ANP pelo prazo de um ano, contado a partir da data do registro.	Revisão gramatical.
Pedro Modenesi Pitta Pinheiro / PETROBRAS TRANSPORTE S.A	Art. 22.	Os fundos dos tanques destinados ao armazenamento de óleos diesel A e B devem ser drenados pelos agentes regulados que comercializam ou movimentam esses produtos, pelo menos uma vez por semana, conforme o caso: I - tanque de óleo diesel A: produtor de óleo diesel A e distribuidor de combustíveis líquidos; e a. Para tanques de teto fixo, a drenagem deve ser realizada pelo menos uma vez a cada 15 dias. II - tanque de óleo diesel B: TRR e posto de revenda de combustíveis. §1º No caso dos postos de revenda de combustíveis, a periodicidade poderá ser de, pelo menos, a cada quinze dias, devendo-se adicionalmente realizar	A especificidade no aumento do tempo de drenagem para tanques de teto fixo com selo interno, se deve ao fato de serem protegidos quanto à entrada de água durante chuva, além de maior proteção contra umidade do ar. No § 2º foi alterada para “coleta da linha de expedição”, pois o produto na altura da linha do dreno não será o expedido e sim o que estará na altura da linha de expedição, e portanto, deve-se garantir a ausência de água e particulados nessa amostragem. Foi suprimido o texto assinado por funcionário do estabelecimento no § 4º, pois fica muito restritivo, não permitindo que a empresa contrate terceiros para realizar a atividade. Quanto à questão do registro assinado, limita a papel, sendo que hoje existem sistemas na operação em que há o registro e no ato do registro consta a identificação de quem o fez.

		<p>diariamente a medição do nível de água nos tanques.</p> <p>§ 2º Uma amostra de cada produto armazenado, coletada da linha de expedição de cada tanque, deve ser avaliada visualmente com relação à presença de água livre, partículas sólidas e impurezas, após a drenagem periódica de que trata o caput e o §1º.</p> <p>§ 3º Caso seja detectada a presença de água livre, partículas sólidas e impurezas, que não seja possível eliminar no processo de drenagem, o agente regulado deverá efetuar análise dos tanques para verificar a necessidade de limpeza.</p> <p>§ 4º As drenagens dos fundos dos tanques e as avaliações dos produtos de que tratam o caput e os §§ 1º, 2º e 3º, devem ser objeto de registro e manter à disposição da ANP pelo prazo de um ano, contado a partir da data do registro.</p>	
<p>José Mauro Cardoso / Acelen</p>	<p>Art. 22.</p>	<p>Exclusão integral do art. 22.</p>	<p>Da mesma forma que o exposto em relação à proposta de inclusão da obrigatoriedade de instalação dos filtros indicados no art. 21, desta minuta, a proposta de imposição de drenagem periódica obrigatória dos tanques se mostra injustificada, na medida em que desacompanhada de fundamentos e critérios técnicos que apontem a real necessidade da periodicidade semanal indicada. A drenagem, sem dúvida, é uma boa</p>

			<p>prática da indústria, mas que deve ser realizada na medida da necessidade identificada pelo agente regulado, e não por meio de uma imposição do regulador pautada em presunções que não se tem clareza sobre quais são. Além da ausência de dados e análise técnica aprofundada sobre a proposta, que deveria ter sido feita em AIR, trata-se, a nosso ver, de hipótese que demanda regulação típica ex-post, mediante procedimentos fiscalizatórios do regulador em relação às práticas da indústria nas suas plantas operacionais e, principalmente, na qualidade do produto ofertado ao consumidor final. Caso contrário, tratar-se-á de proposta unicamente com efeitos de impactar a cadeia econômica, elevando os custos de transação e regulatórios, e sem benefícios diretos atrelados ao mercado consumidor.</p>
<p>José Camargo Hernandes / Sindicombustíveis Resan</p>	<p>Art. 22.</p>	<p>Diante da ausência de AIR prevendo as condições práticas (motivação, viabilidade e impacto) para cumprimento desta nova obrigação, sugere-se a exclusão desta regra por completo.</p>	<p>Exclusão da exigência, cuja finalidade/viabilidade não está clara na Nota Técnica que embasa esta proposta, o que mais uma vez reforça a necessidade de AIR para a definição de obrigações desta natureza. Ademais, comparando-se com o grau de novas imposições nos elos anteriores, ao que parece a ANP está a exigir maior rigor no controle da qualidade por parte dos agentes que armazenam o produto, cuja instabilidade se dá não por conta de falhas nesta etapa do abastecimento, mas sim por dificuldades nas rotas tecnológicas de produção.</p>

<p>Felipe Correa Castilho / ABTP</p>	<p>Art. 22.</p>	<p>A atuação da ANP no procedimento operacional parece ser descabida. Seu objetivo é a qualidade do produto, então que esta atuação se concentre em análises e não em meios de gestão.</p> <p>I - Os tanques de derivados, por seu projeto construtivo, nem sempre permite a drenagem completa. O que elevaria custos de serviços e exposição de pessoal ao risco.</p> <p>§4º - A norma N-2318 de inspeção de tanques de armazenamento atmosférico que se baseia nas internacionalmente reconhecidas normas API-653 e API- 650, recomendam parada dos equipamentos a cada 5 anos.</p>	<p>A atuação da ANP no procedimento operacional parece ser descabida. Seu objetivo é a qualidade do produto, então que esta atuação se concentre em análises e não em meios de gestão.</p> <p>I - Os tanques de derivados, por seu projeto construtivo, nem sempre permite a drenagem completa. O que elevaria custos de serviços e exposição de pessoal ao risco.</p>
<p>José Camargo Hernandes / Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes</p>	<p>Art. 22.</p>	<p>Diante da ausência de AIR prevendo as condições práticas (motivação, viabilidade e impacto) para cumprimento desta nova obrigação, sugere-se a exclusão desta regra por completo.</p>	<p>Exclusão da exigência, cuja finalidade/viabilidade não está clara na Nota Técnica que embasa esta proposta, o que mais uma vez reforça a necessidade de AIR para a definição de obrigações desta natureza. Ademais, comparando-se com o grau de novas imposições nos elos anteriores, ao que parece a ANP está a exigir maior rigor no controle da qualidade por parte dos agentes que armazenam o produto, cuja instabilidade se dá não por conta de falhas nesta etapa do abastecimento, mas sim por dificuldades nas rotas tecnológicas de produção.</p>

<p>Mirele Machado /Vibra Energia</p>	<p>Art. 22.</p>	<p>Art. 22. Os fundos dos tanques destinados ao armazenamento de óleos diesel A, B e C devem ser drenados pelos agentes regulados que comercializam ou movimentam esses produtos, pelo menos uma vez por semana, conforme o caso:</p> <p>I - tanque de óleo diesel A e C: produtor de óleo diesel A e ou C e distribuidor de combustíveis líquidos; e</p> <p>II - tanque de óleo diesel B: TRR e posto de revenda de combustíveis.</p>	<p>Garantir a uniformidade entre diesel A e C</p>
<p>Danilo Souza Chaves / Petrobras</p>	<p>Art. 22.</p>	<p>Substituir:</p> <p>“§ 2º Uma amostra de cada produto armazenado, coletada do dreno do fundo de cada tanque, deve ser avaliada visualmente com relação à presença de água livre, partículas sólidas e impurezas, após a drenagem periódica de que trata o caput e o §1º.”</p> <p>Por:</p> <p>“§ 2º Uma amostra de cada produto armazenado, coletada na linha de expedição de cada tanque, deve ser avaliada visualmente com relação à presença de água livre, partículas sólidas</p>	<p>As drenagens dos tanques armazenadores são realizadas com o propósito de minimizar a presença de particulados e de água livre. Para proteção da qualidade do produto a ser expedido, os tanques são projetados com duto de expedição localizado em sua lateral, em altura específica para manter um lastro de produto imobilizado destinado a afastar o ponto de sucção do produto dos eventuais contaminantes depositados no fundo do tanque.</p> <p>Desta forma, após a drenagem, o ponto de amostragem em linha que representará a qualidade do produto expedido deve ser localizado na linha de expedição.</p>

		e impurezas, após a drenagem periódica de que trata o caput e o §1º.”	
Livio Garcia da Costa	Art. 23.	<p>Art. 23. Os tanques destinados ao armazenamento de óleos diesel A e B devem ser limpos e posteriormente inspecionados, pelo menos a cada 10 ANOS, pelos agentes econômicos que comercializam esses produtos, OBSERVADOS O ATENDIMENTO AOS SEGUINTE CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO ANUAL A PARTIR DO QUINTO ANO DA ÚLTIMA LIMPEZA OU DO COMISSIONAMENTO DO TANQUE:</p> <p>I - Resultados NEGATIVOS de testes de crescimento microbiológico;</p> <p>II - Avaliação dos registros de drenagem de tanques com indicação de baixa presença de borra e de água livre;</p> <p>III - Avaliação dos registros dos filtros a jusante do tanque, onde aplicável, incluindo drenos de filtro, registros de inspeção de filtros;</p> <p>IV - Avaliação de relatórios históricos de inspeção de tanques e de registros de</p>	<p>Considerando que o óleo diesel rodoviário é o combustível líquido de maior volume comercializado no país e que existem em operação centenas de tanques de produtores, operadores logísticos e distribuidores, ou milhares se incluídos os tanques de postos revendedores, um prazo de 30 meses, além do impacto financeiro pelo custo de limpeza, implica um enorme impacto logístico e consequentemente de atendimento ao mercado devido à indisponibilidade dos tanques. Cabe ressaltar que um tanque de armazenamento de 5.000 m3 (um tanque pequeno para uma refinaria ou terminal) ou maior, requer alguns dias parado para que seja feito o esgotamento, desgaseificação, entrada, limpeza e recolhimento de material.</p> <p>Vale destacar também que nem mesmo para combustíveis de aviação se exige de forma geral um prazo tão curto, havendo indicação na normalização internacional para um prazo de até 10 anos. Por fim, no parágrafo único a proposta é de revisão gramatical.</p>

		<p>limpeza de tanques que demonstrem baixa presença de borra e de água livre.</p> <p>Parágrafo único. A limpeza e inspeção dos tanques, de que trata o caput, devem ser objeto de registro assinado por funcionário do estabelecimento e MANTIDO à disposição da ANP pelo prazo de cinco anos, contados a partir da data do registro.</p>	
<p>Marcel Touguinha Lipiarski / Refinaria de Petróleo Riograndense S.A.</p>	<p>Art. 23.</p>	<p>Referente a proposta de alteração de prazo limite para limpeza dos tanques destinados ao armazenamento de Óleos Diesel A e B, a Refinaria Riograndense apresenta suas considerações:</p> <p>Consideramos adequada a prática atual de limpeza dos tanques, em conformidade com a NBR 17.505. Em vista disso, a Refinaria Riograndense propõe a manutenção da regulamentação atual para os produtores.</p>	<p>Consideramos que o artigo aplica-se somente a tanques de bases de distribuição.</p>

<p>Pedro Modenesi Pitta Pinheiro / PETROBRAS TRANSPORTE S.A</p>	<p>Art. 23.</p>	<p>Retirar.</p>	<p>Considerando que somente a Transpetro possui 131 tanques somando-se os de óleo diesel A e B, e ainda contabilizando os tanques de outros operadores logísticos, distribuidoras e postos de comercialização, a quantidade de tanques é massiva, representando a alta demanda do produto no mercado, e este prazo estreito pode implicar em falta de produto, um vez que diversos locais possuem de 1 a 2 tanques de cada grade e o tempo de limpeza é de aproximadamente 2 meses a depender do tamanho deste, gerando desta forma um problema logístico.</p> <p>O prazo estreito para limpeza também acarreta em alto custo sendo elevando o preço final do produto.</p> <p>Destacamos que o prazo de limpeza de 30 meses é rigoroso em demasia, pois inclusive para JET A, há o prazo de extensão de até 10 anos para a limpeza em normalização internacional (JIG 1530), e portanto, a avaliação do dreno referenciado no art 22 é suficiente para a verificação de necessidade de limpeza.</p>
<p>Sergio Massillon Martins / BRASILCOM</p>	<p>Art.23.</p>	<p>Excluir o Art. 23 e seu parágrafo único</p>	<p>Definir periodicidade obrigatória para limpeza de tanques, sem que a inspeção dos resíduos de drenagem indique essa necessidade, resultará somente em custos sem resultar em benefícios. Tal procedimento servirá apenas para paralisar os tanques de armazenamento em períodos fixos, com consequentes impactos na capacidade de armazenagem e movimentação dos produtos.</p>

<p>Samuel Luiz de Carvalho / IBP</p>	<p>Art.23.</p>	<p>Excluir art. 23 e parágrafo único</p>	<p>Excluir art. 23 e parágrafo único: a limpeza dos tanques só é necessária se o resíduo de drenagem indicar esta necessidade.</p> <p>Definir uma periodicidade para limpeza de tanque, sem indícios que demandem este procedimento, é trazer custos para a cadeia sem que haja benefícios correspondentes.</p> <p>Além disso, não há fundamentação técnica ou paralelo que respalde o prazo de limpeza a cada 30 meses. Este prazo deve estar atrelado à norma ABNT 17505. Vale destacar que a Resolução do QAV, produto que exige maior rigor nos controles de qualidade, estabelece que a limpeza deve ocorrer em prazo que pode ser estendido até 7 anos.</p> <p>Desta forma , 10 anos seria um prazo razoável e em linha com os prazos da portaria INMETRO (648/2012) para arqueação de tanque aberto e API 653 para inspeção interna, já em prática no setor.</p> <p>Assim, a proposta ANP traria elevados custos, ensejaria paradas constantes de tanques podendo, inclusive, reduzir significativamente a capacidade de armazenagem/movimentação na cadeia. Em muitas plantas pode haver apenas um tanque por produto, o que traria impactos significativos ao abastecimento. Nenhum desses aspectos foi avaliados pela Agência.</p>
--------------------------------------	----------------	--	--

<p>Marilia Salim Kotait / Raízen S.A.</p>	<p>Art. 23.</p>	<p>Art. 23. Os tanques destinados ao armazenamento de óleos diesel A e B devem ser limpos e posteriormente inspecionados a cada 10 anos, e sempre que, nos termos do § 3º do art. 22 acima, o agente regulado constate sua necessidade. (...)</p>	<p>A minuta prevê a obrigatoriedade de limpeza dos tanques a cada 30 meses, devido a um suposto envelhecimento do produto dentro dos tanques.</p> <p>Contudo, os tanques destinados ao armazenamento de óleos diesel A e B possuem um giro elevado nas bases, não havendo, assim, necessidade de limpeza tão frequente, uma vez que não ocorre decomposição de produto no tanque.</p> <p>A dispensa de limpeza a cada 30 meses não se confunde com falta de manutenção dos tanques, de forma que o artigo anterior prevê uma rígida rotina de manutenção que garante a integridade dos tanques, corroborada pela rotina de drenagem semanal dos tanques, em que caso surja qualquer suspeita de qualidade, é realizado procedimento de limpeza e manutenção do tanque.</p> <p>Além de desnecessária do ponto de vista técnico, os custos de realização da limpeza e os custos de operação são muito elevados, havendo ainda grande prejuízo para a logística operacional. Do ponto de vista logístico, seria necessário que todas as bases possuíssem dois tanques, para que fosse possível esvaziar um deles anualmente durante o período em que o outro tanque fosse limpo, sob risco de desabastecimento em bases que possuem apenas um tanque. O período estimado para limpeza do tanque não é pequeno, e varia entre 15 e 21 dias para a conclusão da operação de limpeza e de seus desdobramentos.</p> <p>Como se vê, trata-se de ônus regulatório extremamente alto, sem que haja ganhos correspondentes para o</p>
---	-----------------	---	--

			<p>atingimento dos objetivos da Agência. Sobre isso, a Lei da Liberdade Econômica, cujo art. 4º, inciso V, considera abuso de poder regulatório a ser evitado pelo regulador o aumento dos custos de transação sem demonstração de benefícios correspondentes, de forma que a obrigação deve ser excluída da minuta.</p> <p>Por todo o exposto, sugere-se a previsão de limpeza a cada 10 anos, mais adequada e compatível com a rotina prevista nas normas ABNT NBR 17505-2:2015 e NR13 para manutenção da integridade dos tanques.</p>
<p>José Mauro Cardoso / Acelen</p>	<p>Art. 23.</p>	<p>Exclusão integral do art. 23.</p>	<p>Da mesma forma que o exposto em relação às propostas de inclusão da obrigatoriedade de instalação dos filtros e da periodicidade obrigatória para a drenagem dos tanques, a proposta de imposição da limpeza dos tanques em periodicidade obrigatória se mostra injustificada, na medida em que desacompanhada de fundamentos e critérios técnicos que apontem a real necessidade da medida e da periodicidade proposta (30 meses). A limpeza de tanques, sem dúvida, é uma boa prática fundamental da indústria, mas que deve ser realizada na medida da necessidade identificada pelo próprio agente regulado (que é autorizado pela ANP e, por isso, presumivelmente competente para conduzir a sua operação de maneira adequada), e não por meio de uma imposição do regulador pautada em presunções que não se tem clareza sobre quais são. E a necessidade dessa atividade parte, dentre outros fatores, das rotinas operacionais adotadas por cada agente regulado na gestão das suas atividades, o que influencia no lapso</p>

			<p>temporal exigido para as paradas da tancagem para as manutenções de limpeza. Em plantas com menor disponibilidade de tancagem de diesel A, a proposta se revela ainda mais preocupante e propensa a impactos, visto a necessidade de programação prévia do agente para a adequação da logística de movimentação e do atendimento da demanda pelo produto, para, assim, evitar algum risco de desabastecimento. Além da ausência de dados e análise técnica aprofundada que justifique a proposta (especialmente, o prazo de 30 meses), que deveria ter sido objeto de AIR, trata-se, a nosso ver, de hipótese que demanda regulação típica expost, mediante procedimentos fiscalizatórios do regulador em relação às práticas da indústria nas suas plantas operacionais e, principalmente, sobre a qualidade do produto ofertado ao consumidor final. Caso contrário, tratar-se-á de proposta unicamente com efeitos de impactar a cadeia econômica, elevando os custos de transação e regulatórios, e sem benefícios diretos atrelados ao mercado consumidor.</p>
<p>Igor Ferreira Luna Louro / Alesat Combustíveis S.A</p>	<p>Art. 23.</p>	<p>Art. 23. Os tanques destinados ao armazenamento de óleos diesel A e B devem ser limpos e posteriormente inspecionados, pelo menos a cada 60 meses, pelos agentes econômicos que comercializam esses produtos.</p>	<p>Os agentes econômicos da cadeia de distribuição utilizam hoje os procedimentos descritos na API 653 para inspeção de seus tanques.</p> <p>Ocorre que, seguindo as melhores práticas adotadas pelo mercado, e também considerando o conjunto estrutural dos distribuidores que hoje operam no mercado, os procedimentos de limpeza e inspeção de tanques são feitos a cada 05 anos.</p>

			<p>A limpeza e posterior inspeção dos reservatórios em prazo inferior a 60 meses pode gerar prejuízos financeiros de grande monta para pequenos e médios distribuidores, considerando que por vezes são poucos os tanques destinados ao armazenamento de Óleo Diesel, o que significaria a total suspensão da comercialização do produto com seus respectivos parceiros comerciais.</p> <p>A importância para redução do prazo para limpeza dos reservatórios não ficou evidenciada na Nota Técnica que compõe a presente Consulta Pública, e nem tampouco é fundamental para o atingimento dos índices de conformidade do Óleo Diesel. Por assim dizer, e tendo por base a obrigação de emissão de boletins de conformidade e laudos técnicos por parte dos distribuidores de combustíveis, sugere-se a obrigatoriedade de limpeza e inspeção de reservatórios de Óleo Diesel a cada 60 meses (05 anos).</p>
<p>José Camargo Hernandes / Sindicombustíveis Resan</p>	<p>Art. 23.</p>	<p>Diante da ausência de AIR prevendo as condições práticas (motivação, viabilidade e impacto) para cumprimento desta nova obrigação, sugere-se a exclusão desta regra por completo.</p>	<p>Exclusão da exigência, cuja finalidade/viabilidade não está clara na Nota Técnica que embasa esta proposta, o que mais uma vez reforça a necessidade de AIR para a definição de obrigações desta natureza. Ademais, comparando-se com o grau de novas imposições nos elos anteriores, ao que parece a ANP está a exigir maior rigor no controle da qualidade por parte dos agentes que armazenam o produto, cuja instabilidade se dá não por conta de falhas nesta etapa do abastecimento, mas sim por dificuldades nas rotas tecnológicas de produção.</p>

<p>Felipe Correa Castilho / ABTP</p>	<p>Art. 23.</p>	<p>Excluir</p>	<p>A limpeza dos tanques só é necessária se o resíduo de drenagem indicar esta necessidade.</p> <p>Definir uma periodicidade para limpeza de tanque, sem indícios que demandem este procedimento, é trazer custos para a cadeia sem que haja benefícios correspondentes.</p> <p>Além disso, não há fundamentação técnica ou paralelo que respalde o prazo de limpeza a cada 30 meses. Este prazo deve estar atrelado à norma ABNT 17505. Vale destacar que a Resolução do QAV, produto que exige maior rigor nos controles de qualidade, estabelece que a limpeza deve ocorrer em prazo que pode ser estendido até 7 anos.</p> <p>Assim, a proposta traria elevados custos, ensejaria paradas constantes de tanques podendo, inclusive, reduzir significativamente a capacidade de armazenagem/movimentação na cadeia, aspectos não avaliados pela ANP.</p> <p>Apesar de não se tratar de qualidade de produto, neste período se busca corrigir qualquer necessidade que interfira na boa prática operacional, incluindo, drenagem, medição, aferição, estado interno do equipamento etc. visando a excelência para a qualidade e quantidade de produtos</p>
--	-----------------	----------------	--

			<p>A limpeza é dispendiosa não só financeiramente, mas indisponibiliza espaços de armazenamento, redução de flexibilidade operacional do terminal, riscos aos empregados.</p> <p>Enfatizo que o aumento da limpeza de tanques, além de tudo, expõe o homem ao risco, expõe a logística de abastecimento na medida de quem nem todos os sítios tem tanques o suficiente para permitir paradas 10 dias, etc.</p> <p>Destinação de produtos</p> <p>A verificação do estado do produto através de análises laboratoriais nos parece mais razoável.</p>
<p>José Camargo Hernandes / Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes</p>	<p>Art. 23.</p>	<p>Diante da ausência de AIR prevendo as condições práticas (motivação, viabilidade e impacto) para cumprimento desta nova obrigação, sugere-se a exclusão desta regra por completo.</p>	<p>Exclusão da exigência, cuja finalidade/viabilidade não está clara na Nota Técnica que embasa esta proposta, o que mais uma vez reforça a necessidade de AIR para a definição de obrigações desta natureza. Ademais, comparando-se com o grau de novas imposições nos elos anteriores, ao que parece a ANP está a exigir maior rigor no controle da qualidade por parte dos agentes que armazenam o produto, cuja instabilidade se dá não por conta de falhas nesta etapa do abastecimento, mas sim por dificuldades nas rotas tecnológicas de produção.</p>

<p>Mirele Machado /Vibra Energia</p>	<p>Art. 23.</p>	<p>Art. 23. Os tanques destinados ao armazenamento de óleos diesel A, B e C devem ser limpos toda vez em que for detectado condições que justifiquem a limpeza, na periodicidade necessária para a entrega de um produto de qualidade, dentro das especificações, ou pelo menos a cada 5 anos,, pelos agentes econômicos que comercializam esses produtos. Parágrafo único. A limpeza e inspeção dos tanques, de que trata o caput, devem ser objeto de registro assinado por funcionário do estabelecimento e manter à disposição da ANP pelo prazo de cinco anos, contados a partir da data do registro.</p>	<p>Preservar a liberdade e a capacidade do distribuidor em analisar e julgar a necessidade e a periodicidade da limpeza dos tanques. O compromisso é a entrega de um produto de qualidade, conforme as especificações estabelecidas.</p> <p>Obrigar o agente regulado a limpeza compulsória sem que seja detectado qualquer elemento que a justifique significa apenas impor custos desnecessários a operação além de transtornos injustificados, considerando que não é uma atividade trivial.</p> <p>A proposta aumenta o custo regulatório que acabará sendo repassado ao consumidor final sem o benefício correspondente.</p> <p>Também restam dúvidas de como seriam operacionalizadas estas limpezas, considerando que de 30 em 30 meses a instalação precisaria ser dimensionada como uma reserva de capacidade de forma que as paradas recorrentes de tancagem não impactassem a capacidade da instalação.</p> <p>Uma parada operacional para uma limpeza demanda em média 30 dias para drenagem, limpeza e remoção da borra, lavagem, inspeção. Custo de limpeza é estimado em R\$80 mil reais por tanque.</p>
--	-----------------	--	---

			<p>Além disso, não há fundamentação técnica ou paralelo que respalde o prazo de limpeza a cada 30 meses. Este prazo deve estar atrelado à norma ABNT 17505. Vale destacar que a Resolução do QAV, produto que exige maior rigor nos controles de qualidade, estabelece que a limpeza deve ocorrer em prazo que pode ser estendido até 7 anos.</p> <p>Assim, a proposta traria elevados custos, ensejaria paradas constantes de tanques podendo, inclusive, reduzir significativamente a capacidade de armazenagem/movimentação na cadeia, aspectos não avaliados pela ANP.</p>
Danilo Souza Chaves / Petrobras	Art. 23.	Excluir artigo.	<p>A definição do período de 30 meses para a limpeza e inspeção dos tanques de armazenamento representa aumento da indisponibilidade de tanques e consequente redução da capacidade de armazenamento, além de incrementar os custos da cadeia e expor os trabalhadores a mais horas de trabalho em espaço confinado.</p> <p>Nas unidades produtoras os efeitos seriam a redução de carga das unidades de processo, afetando a produção de óleo diesel e dos demais derivados. Isto associado à redução de armazenamento logístico resulta no aumento dos riscos de desabastecimento, que pode ser crítico em algumas regiões.</p> <p>A necessidade de limpeza dos tanques deve ser baseada na avaliação das amostras de drenagem periódica e</p>

			<p>normas regulamentadoras existentes. Como exemplo, para o JET A, derivado de petróleo com requisitos de qualidade mais severos, o intervalo de limpeza dos tanques estabelecido na NBR 15216 (item 6.4.4.4, Tabela 3) pode chegar a 7 anos, caso algumas condicionantes sejam obedecidas.</p> <p>É esperado que as medidas relativas à drenagem dos tanques indicadas no Art. 22 sejam suficientes para controlar a contaminação do produto, reduzindo a necessidade de limpeza de tanques.</p>
Livio Garcia da Costa	Art. 24.	<p>Art. 24. O Documento Auxiliar da Nota Fiscal Eletrônica (DANFE) ou a documentação fiscal referentes às operações de comercialização de óleo diesel A realizadas pelo produtor e pelo importador, e AS operações de comercialização de óleo diesel B realizadas pelo distribuidor de combustíveis líquidos e pelo transportador-revendedor-retalhista, deverão indicar:</p>	<p>Art. 24</p> <p>SUPRIMIR "pelo terminal", visto que o terminal, em se tratando de um Operador Logístico não comercializa óleo Diesel A, apenas detém a posse e realiza as movimentações contratadas pelo Produtor, Importador ou Distribuidor.</p>

<p>Pedro Modenesi Pitta Pinheiro / PETROBRAS TRANSPORTE S.A</p>	<p>Art. 24.</p>	<p>O Documento Auxiliar da Nota Fiscal Eletrônica (DANFE) ou a documentação fiscal referentes às operações de comercialização de óleo diesel A realizadas pelo produtor e pelo importador, e as operações de comercialização de óleo diesel B realizadas pelo distribuidor de combustíveis líquidos e pelo transportador-revendedor-retalhista, deverão indicar:</p>	<p>Operador Logístico (Terminal) não realiza comercialização.</p>
<p>Mirele Machado /Vibra Energia</p>	<p>Art. 24.</p>	<p>Art. 24. O Documento Auxiliar da Nota Fiscal Eletrônica (DANFE) ou a documentação fiscal referentes às operações de comercialização de óleo diesel A e ou diesel C realizadas pelo produtor, pelo importador e pelo terminal, e às operações de comercialização de óleo diesel B realizadas pelo distribuidor de combustíveis líquidos e pelo transportador-revendedor-retalhista, deverão indicar:</p> <p>I - o código e a descrição do produto estabelecidos pela ANP, conforme tabela de códigos do Sistema de Informação de Movimentação de Produtos – SIMP disponível no sítio eletrônico da ANP na internet (www.gov.br/anp); e</p>	<p>Justificativa: Em caso de dispensa de emissão de boletim de conformidade, como previsto no art. 14 desta resolução, deve ser dispensada também a obrigação de indicação do número do boletim de que trata o inciso II deste artigo.</p>

		<p>II - o número do boletim de conformidade ou do certificado da qualidade, conforme o caso, correspondente ao produto.</p> <p>Parágrafo único. A cópia legível do certificado da qualidade ou boletim de conformidade deverá acompanhar o DANFE ou a documentação fiscal de que trata o caput.</p> <p>§2º A indicação do número do boletim de conformidade de que trata o inciso II fica dispensada na hipótese prevista no art. 14.</p>	
Danilo Souza Chaves / Petrobras	Art. 24.	<p>Substituir:</p> <p>“Art. 24. O Documento Auxiliar da Nota Fiscal Eletrônica (DANFE) ou a documentação fiscal referentes às operações de comercialização de óleo diesel A realizadas pelo produtor, pelo importador e pelo terminal, e às operações de comercialização de óleo diesel B realizadas pelo distribuidor de combustíveis líquidos e pelo transportador-revendedor-retalhista, deverão indicar:”</p> <p>Por:</p>	<p>Prover isonomia de tratamento aos biocombustíveis obtidos por processos diversos, como o coprocessamento (reconhecido na definição do óleo diesel C desta minuta) e o Diesel Verde (especificado na Resolução ANP nº 842, de 14 de maio de 2021).</p>

		<p>“O Documento Auxiliar da Nota Fiscal Eletrônica (DANFE) ou a documentação fiscal referentes às operações de comercialização de óleo diesel A ou C realizadas pelo produtor, pelo importador e pelo terminal, e às operações de comercialização de óleo diesel B realizadas pelo distribuidor de combustíveis líquidos e pelo transportador-revendedor-retalhista, deverão indicar:”</p>	
<p>Luciano Antônio de Melo</p>	<p>Art. 25.</p>	<p>Art. 25. A ANP, em conjunto com produtores de óleo diesel A e importadores, definirá o plano e o cronograma de descontinuidade do óleo diesel S1800 para uso não rodoviário no prazo de até quatro meses a contar da entrada em vigor desta Resolução.</p>	<p>A descontinuidade do diesel S500 prejudicará mecanicamente a maioria dos motores diesel fabricados anteriormente ao ano de 2012.</p>
<p>Christian Michael Wahnfried / Sindipeças</p>	<p>Art. 25.</p>	<p>A ANP, em conjunto com produtores de óleo diesel A e importadores, definirá o plano e o cronograma de descontinuidade dos óleos diesel S500 para uso rodoviário e não rodoviário e S1800 para uso não rodoviário no prazo de até quatro meses a contar da entrada em vigor desta Resolução.</p>	<p>Considerando que o diesel S500 tem maior potencial poluidor que o diesel S10 e considerando relatos do mercado sobre abastecimento equivocado de veículos e máquinas com tecnologias avançadas com o S500 sob o risco de prejuízos à função correta de tais tecnologias, o cronograma de descontinuidade do óleo diesel S500 deve cobrir também sua aplicação não rodoviária, contribuindo assim para a redução da poluição ambiental e eliminando o risco de abastecimento equivocado.</p>

<p>Iêda Fernandes / ABRAPALMA</p>	<p>Art. 25.</p>	<p>A descontinuidade do Diesel S500 e S1800 refere-se a questões ambientais e também uma adequação maior do mercado às novas tecnologias veiculares. Necessário definir um prazo para a sua descontinuidade.</p> <p>Aparentemente, não há justificativas colocadas para retardar a descontinuidade do Diesel S1800, cujo consumo é muito localizado e representa menos de 0,2% do consumo total de diesel fóssil.</p> <p>Não há justificativas para manutenção de qualquer tipo de diesel com teores acima de 10 ppm de enxofre. Na maior parte dos países do mundo, incluindo-se países da América Latina, diesel com teores acima de 10/15 ppm de enxofre foram definitivamente banidos.</p>	<p>A descontinuidade do Diesel S500 e S1800 refere-se a questões ambientais e também uma adequação maior do mercado às novas tecnologias veiculares. Necessário definir um prazo para a sua descontinuidade.</p> <p>Aparentemente, não há justificativas colocadas para retardar a descontinuidade do Diesel S1800, cujo consumo é muito localizado e representa menos de 0,2% do consumo total de diesel fóssil.</p> <p>Não há justificativas para manutenção de qualquer tipo de diesel com teores acima de 10 ppm de enxofre. Na maior parte dos países do mundo, incluindo-se países da América Latina, diesel com teores acima de 10/15 ppm de enxofre foram definitivamente banidos.</p>
<p>Marcel Touguinha Lipiarski / Refinaria de Petróleo Riograndense S.A.</p>	<p>Art. 25.</p>	<p>A Refinaria Riograndense manifesta oficialmente seu interesse em participar do grupo de trabalho que definirá o plano e o cronograma de descontinuidade dos Óleos Diesel S500 para uso rodoviário e S1800 para uso não rodoviário.</p>	<p>Entendemos necessária participação dos produtores visando abastecimento do mercado e futuros investimentos em processos produtivos.</p>

<p>Sergio Massillon Martins / BRASILCOM</p>	<p>Art.25.</p>	<p>Excluir o Art. 25</p>	<p>Este tema não faz parte do objetivo desta resolução: "Estabelece as especificações do óleo diesel de uso rodoviário e as obrigações quanto ao controle da qualidade a serem atendidas pelos agentes econômicos que comercializam o produto em território nacional.</p> <p>Caso seja mantido o artigo em questão, apesar de sua incompatibilidade com o objetivo declarado dessa Resolução, consideramos necessária a participação, no citado conjunto de envolvidos no plano e no cronograma, dos distribuidores de combustíveis</p>
<p>Lucas Soares Portela / Associação Brasileira de Reciclagem Animal</p>	<p>Art. 25.</p>	<p>N/A</p>	<p>A descontinuidade do Diesel S500 e S1800 refere-se a questões ambientais e também uma adequação maior do mercado às novas tecnologias veiculares. Necessário definir um prazo para a sua descontinuidade.</p> <p>Aparentemente, não há justificativas colocadas para retardar a descontinuidade do Diesel S1800, cujo consumo é muito localizado e representa menos de 0,2% do consumo total de diesel fóssil.</p> <p>Não há justificativas para manutenção de qualquer tipo de diesel com teores acima de 10 ppm de enxofre. Na maior parte dos países do mundo, incluindo-se países da América Latina, diesel com teores acima de 10/15 ppm de enxofre foram definitivamente banidos.</p>
<p>Samuel Luiz de Carvalho / IBP</p>	<p>Art. 25.</p>	<p>Excluir art. 25</p>	<p>Excluir art. 25: a medida é positiva, mas consideramos que a definição do plano e do cronograma de descontinuidade é matéria de política pública, que deve ser definida pelo CNPE com o suporte da ANP, produtores, importadores e distribuidores - estes últimos</p>

			<p>não contemplados na proposta, mas diretamente afetados por ela, os quais deveriam participar destes debates.</p> <p>A criação deste grupo de trabalho deveria vir por Resolução do CNPE / Portaria ANP, e não estar disposta na Resolução sobre as especificações e controles de qualidade do produto.</p>
Paulo Jose Fuga / Fuga Couros S.A	Art. 25.	N/A	<p>A descontinuidade do Diesel S500 e S1800 refere-se a questões ambientais e também uma adequação maior do mercado às novas tecnologias veiculares. Necessário definir um prazo para a sua descontinuidade.</p> <p>Aparentemente, não há justificativas colocadas para retardar a descontinuidade do Diesel S1800, cujo consumo é muito localizado e representa menos de 0,2% do consumo total de diesel fóssil.</p> <p>Não há justificativas para manutenção de qualquer tipo de diesel com teores acima de 10 ppm de enxofre. Na maior parte dos países do mundo, incluindo-se países da América Latina, diesel com teores acima de 10/15 ppm de enxofre foram definitivamente banidos.</p>
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS INDÚSTRIAS DE PESCADOS	Art. 25.	Necessário definir um prazo para a sua descontinuidade.	<p>A descontinuidade do Diesel S500 e S1800 refere-se a questões ambientais e também uma adequação maior do mercado às novas tecnologias veiculares.</p> <p>Não há justificativas para manutenção de qualquer tipo de diesel com teores acima de 10 ppm de enxofre. Na maior parte dos países do mundo, incluindo-se países da América Latina, diesel com teores acima de 10/15 ppm de enxofre foram definitivamente banidos.</p>

<p>Matheus Boratto Nascimento Campos</p>	<p>Art. 25.</p>	<p>O fim Diesel S500 e S1800 refere-se a questões ambientais e de saúde e também uma adequação maior do mercado às novas tecnologias veiculares. Necessário definir um prazo para a sua descontinuidade.</p>	<p>Aparentemente, não há justificativas colocadas para adiar o fim do Diesel S1800, cujo consumo representa menos de 0,2% do consumo total de diesel fóssil. Também não há justificativas para manutenção de qualquer tipo de diesel com teores acima de 10 ppm de enxofre. Na maior parte dos países do mundo, incluindo-se países da América Latina, diesel com teores acima de 10/15 ppm de enxofre foram definitivamente banidos.</p>
<p>Jonathan Frade Alvares Araujo</p>	<p>Art. 25.</p>	<p>Art. 25. A ANP, em conjunto com produtores de óleo diesel A e importadores, definirá o plano e o cronograma de descontinuidade dos óleos diesel S500 para uso rodoviário e S1800 para uso não rodoviário no prazo de até quatro meses a contar da entrada em vigor desta Resolução.</p>	<p>A descontinuidade do Diesel S500 e S1800 refere-se a questões ambientais e também uma adequação maior do mercado às novas tecnologias veiculares. Necessário definir um prazo para a sua descontinuidade. Aparentemente, não há justificativas colocadas para retardar a descontinuidade do Diesel S1800, cujo consumo é muito localizado e representa menos de 0,2% do consumo total de diesel fóssil. Não há justificativas para manutenção de qualquer tipo de diesel com teores acima de 10 ppm de enxofre. Na maior parte dos países do mundo, incluindo-se países da América Latina, diesel com teores acima de 10/15 ppm de enxofre foram definitivamente banidos.</p>
<p>Pedro Deboni Lupion Mello / Frente Parlamentar Mista do Biodiesel (FPBio)</p>	<p>Art. 25.</p>	<p>N/A</p>	<p>A descontinuidade do Diesel S500 e S1800 refere-se a questões ambientais e também uma adequação maior do mercado às novas tecnologias veiculares. Necessário definir um prazo para a sua descontinuidade. Aparentemente, não há justificativas colocadas para retardar a descontinuidade do Diesel S1800, cujo consumo é muito localizado e representa menos de 0,2% do consumo total de diesel fóssil.</p>

			<p>Não há justificativas para manutenção de qualquer tipo de diesel com teores acima de 10 ppm de enxofre. Na maior parte dos países do mundo, incluindo-se países da América Latina, diesel com teores acima de 10/15 ppm de enxofre foram definitivamente banidos.</p>
<p>João Henrique Hummel Vieira / Frente Parlamentar Mista do Biodiesel (FPBio)</p>	<p>Art. 25.</p>	<p>N/A</p>	<p>A descontinuidade do Diesel S500 e S1800 refere-se a questões ambientais e também uma adequação maior do mercado às novas tecnologias veiculares. Necessário definir um prazo para a sua descontinuidade.</p> <p>Aparentemente, não há justificativas colocadas para retardar a descontinuidade do Diesel S1800, cujo consumo é muito localizado e representa menos de 0,2% do consumo total de diesel fóssil.</p> <p>Não há justificativas para manutenção de qualquer tipo de diesel com teores acima de 10 ppm de enxofre. Na maior parte dos países do mundo, incluindo-se países da América Latina, diesel com teores acima de 10/15 ppm de enxofre foram definitivamente banidos.</p>
<p>Gabriela da Silveira Figueiredo / Action Consultoria</p>	<p>Art. 25.</p>	<p>N/A</p>	<p>A descontinuidade do Diesel S500 e S1800 refere-se a questões ambientais e também uma adequação maior do mercado às novas tecnologias veiculares. Necessário definir um prazo para a sua descontinuidade.</p> <p>Aparentemente, não há justificativas colocadas para retardar a descontinuidade do Diesel S1800, cujo consumo é muito localizado e representa menos de 0,2% do consumo total de diesel fóssil.</p> <p>Não há justificativas para manutenção de qualquer tipo de diesel com teores acima de 10 ppm de enxofre. Na maior parte dos países do mundo, incluindo-se países da</p>

			América Latina, diesel com teores acima de 10/15 ppm de enxofre foram definitivamente banidos.
José Edson Galvão / ABINPET	Art. 25.	N/A	<p>A descontinuidade do Diesel S500 e S1800 refere-se a questões ambientais e também uma adequação maior do mercado às novas tecnologias veiculares. Necessário definir um prazo para a sua descontinuidade.</p> <p>Aparentemente, não há justificativas colocadas para retardar a descontinuidade do Diesel S1800, cujo consumo é muito localizado e representa menos de 0,2% do consumo total de diesel fóssil.</p> <p>Não há justificativas para manutenção de qualquer tipo de diesel com teores acima de 10 ppm de enxofre. Na maior parte dos países do mundo, incluindo-se países da América Latina, diesel com teores acima de 10/15 ppm de enxofre foram definitivamente banidos.</p>
Alceu Moreira da Silva / Câmara dos Deputados	Art. 25.	N/A	<p>A descontinuidade do Diesel S500 e S1800 refere-se a questões ambientais e também uma adequação maior do mercado às novas tecnologias veiculares. Necessário definir um prazo para a sua descontinuidade.</p> <p>Aparentemente, não há justificativas colocadas para retardar a descontinuidade do Diesel S1800, cujo consumo é muito localizado e representa menos de 0,2% do consumo total de diesel fóssil.</p> <p>Não há justificativas para manutenção de qualquer tipo de diesel com teores acima de 10 ppm de enxofre. Na maior parte dos países do mundo, incluindo-se países da</p>

			América Latina, diesel com teores acima de 10/15 ppm de enxofre foram definitivamente banidos.
David Alimandro Corrêa	Art. 25.	N/A	<p>A descontinuidade do Diesel S500 e S1800 refere-se a questões ambientais e também uma adequação maior do mercado às novas tecnologias veiculares. Necessário definir um prazo para a sua descontinuidade.</p> <p>Aparentemente, não há justificativas colocadas para retardar a descontinuidade do Diesel S1800, cujo consumo é muito localizado e representa menos de 0,2% do consumo total de diesel fóssil.</p> <p>Não há justificativas para manutenção de qualquer tipo de diesel com teores acima de 10 ppm de enxofre. Na maior parte dos países do mundo, incluindo-se países da América Latina, diesel com teores acima de 10/15 ppm de enxofre foram definitivamente banidos.</p>
Robson Rodrigues Antunes / Potencial Biodiesel	Art. 25.	A ANP, deve descontinuar imediatamente os óleos diesel S500 para uso rodoviário e S1800 para uso não rodoviário logo após esta resolução entrar em vigor.	<p>A descontinuidade do Diesel S500 e S1800 refere-se a questões ambientais e também uma adequação maior do mercado às novas tecnologias veiculares. Necessário definir um prazo para a sua descontinuidade.</p> <p>Aparentemente, não há justificativas colocadas para retardar a descontinuidade do Diesel S1800, cujo consumo é muito localizado e representa menos de 0,2% do consumo total de diesel fóssil.</p> <p>Não há justificativas para manutenção de qualquer tipo de diesel com teores acima de 10 ppm de enxofre. Na maior parte dos países do mundo, incluindo-se países da</p>

			América Latina, diesel com teores acima de 10/15 ppm de enxofre foram definitivamente banidos.
Osli Barreto Camilo Júnior	Art. 25.	N/A	<p>A descontinuidade do Diesel S500 e S1800 refere-se a questões ambientais e também uma adequação maior do mercado às novas tecnologias veiculares. Necessário definir um prazo para a sua descontinuidade.</p> <p>Aparentemente, não há justificativas colocadas para retardar a descontinuidade do Diesel S1800, cujo consumo é muito localizado e representa menos de 0,2% do consumo total de diesel fóssil.</p> <p>Não há justificativas para manutenção de qualquer tipo de diesel com teores acima de 10 ppm de enxofre. Na maior parte dos países do mundo, incluindo-se países da América Latina, diesel com teores acima de 10/15 ppm de enxofre foram definitivamente banidos.</p>
Heider Augusto da Silva Gomes / ANTF	Art. 25.	A ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIOS – ANTF, conforme Carta nº 189/2022 a ser protocolada em anexo a essa manifestação, gostaria de manifestar a preocupação com a proposta de descontinuidade dos óleos diesel S500 e S1800, passando a serem substituídos pelo S10.	Em resumo (a Carta nº 189/2022 apresenta os detalhes), o transporte ferroviário brasileiro de cargas não usa mais o óleo diesel S1800 e sim o óleo diesel S500 devido a sua qualidade e a todas as suas características positivas ao meio ambiente. Além disso, é de conhecimento público os inúmeros benefícios que o transporte ferroviário apresenta na redução do impacto ao meio ambiente, quando comparado com outros modos de transporte, em especial o rodoviário.

			<p>Diante disso, a preocupação da ANTF e o pedido para que a ANP avalie com mais detalhe essa proposta, se refere ao seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none">- A ANTF e suas Associadas entendem que esta descontinuidade impactaria o atual fornecimento do S500 às ferrovias (mesmo que este óleo continue sendo comercializado apenas para uso não rodoviário) e que poderiam passar a concorrer, pelo diesel S10, com todo o segmento rodoviário.- Risco de desabastecimento nas distribuidoras, uma vez que a importação do S10 terá de ser intensificada visando atender todo o mercado consumidor para a nova demanda.- Sobre o uso do diesel S10 nas locomotivas, mesmo reconhecendo a redução da quantidade de enxofre do óleo diesel e todos os efeitos positivos em relação ao meio ambiente com a substituição do S500 e S1800 pelo S10, existem lacunas de tecnologias entre os motores das locomotivas em uso e características físico-químicas do óleo Diesel S10 (detalhadas na Carta nº 189/2022).- Aumento do preço do S500 caso ele passe a ser comercializado apenas para o uso não rodoviário. Caso contrário, haveria o próprio fato do preço (R\$/L) do S10 ser superior ao S500 caso essa substituição seja plena.- O consumo anual de combustível do setor de transporte ferroviário de cargas é acima de 1 bilhão de litros (1,12 bilhões em 2021). Soma-se a isso a realidade atual em que passa o país com os sucessivos aumentos no preço do diesel. De janeiro/2021 a abril/2022, as concessionárias
--	--	--	--

			<p>ferroviárias verificaram um aumento médio de cerca de 70% no preço do diesel (sendo de 17% de janeiro a abril de 2022).</p> <ul style="list-style-type: none">- O peso do diesel no custo operacional de uma transportadora ferroviária é algo entre 30 e 35% dos custos totais.- Os contratos de concessão ferroviária estabelecem que a concessionária tem o direito de cobrar pelo serviço de transporte ferroviário os valores de seu interesse, contudo devem ser observadas as tarifas máximas estabelecidas pela ANTT. <p>Diante de todos os aspectos apresentados na Carta nº 189/2022 a ser anexada e resumidos aqui, a ANTF solicita o seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none">• Avaliação separada dos impactos desta ação, por parte da ANP, visto que o modo de transporte ferroviário apresenta peculiaridades específicas e diferentes do modo rodoviário em relação ao uso dos óleos diesel S500 e, porventura, S10.• Caso se decida pela descontinuidade, diante de tudo já apresentado, que esta seja realizada de maneira gradual, evitando impactos ainda mais relevantes para o setor ferroviário brasileiro.• Realização de estudos específicos sobre os impactos ao setor ferroviário de qualquer alteração na produção e no fornecimento de diesel no Brasil. A ANTF e suas associadas se colocam à disposição para apoiar tais estudos.
--	--	--	--

<p>Leonardo Botelho Zilio / Sindicato da Indústria de Biodiesel e Biocombustíveis do Estado do Rio Grande do Sul</p>	<p>Art. 25.</p>	<p>A descontinuidade do óleo diesel com mais de 10ppm de enxofre deve ser imediate.</p>	<p>A descontinuidade do Diesel S500 e S1800 refere-se a questões ambientais e também uma adequação maior do mercado às novas tecnologias veiculares. Necessário definir um prazo para a sua descontinuidade. Aparentemente, não há justificativas colocadas para retardar a descontinuidade do Diesel S1800, cujo consumo é muito localizado e representa menos de 0,2% do consumo total de diesel fóssil. Não há justificativas para manutenção de qualquer tipo de diesel com teores acima de 10 ppm de enxofre. Na maior parte dos países do mundo, incluindo-se países da América Latina, diesel com teores acima de 10/15 ppm de enxofre foram definitivamente banidos.</p>
<p>Ricardo José Magalhães Barros / Câmara dos Deputados</p>	<p>Art. 25.</p>	<p>N/A</p>	<p>A descontinuidade do Diesel S500 e S1800 refere-se a questões ambientais e também uma adequação maior do mercado às novas tecnologias veiculares. Necessário definir um prazo para a sua descontinuidade. Aparentemente, não há justificativas colocadas para retardar a descontinuidade do Diesel S1800, cujo consumo é muito localizado e representa menos de 0,2% do consumo total de diesel fóssil. Não há justificativas para manutenção de qualquer tipo de diesel com teores acima de 10 ppm de enxofre. Na maior parte dos países do mundo, incluindo-se países da América Latina, diesel com teores acima de 10/15 ppm de enxofre foram definitivamente banidos.</p>

<p>Irineu Boff / SINDICATO DA INDÚSTRIA DE ÓLEOS VEGETAIS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL</p>	<p>Art. 25.</p>	<p>Proibição imediata de qualquer comercialização de óleo diesel com mais de 10ppm de enxofre.</p>	<p>A descontinuidade do Diesel S500 e S1800 refere-se a questões ambientais e também uma adequação maior do mercado às novas tecnologias veiculares. Necessário definir um prazo para a sua descontinuidade. Aparentemente, não há justificativas colocadas para retardar a descontinuidade do Diesel S1800, cujo consumo é muito localizado e representa menos de 0,2% do consumo total de diesel fóssil. Não há justificativas para manutenção de qualquer tipo de diesel com teores acima de 10 ppm de enxofre. Na maior parte dos países do mundo, incluindo-se países da América Latina, diesel com teores acima de 10/15 ppm de enxofre foram definitivamente banidos.</p>
<p>Sergio Tadeu Cabral Beltrão / União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene</p>	<p>Art. 25.</p>	<p>Art. 25</p>	<p>A descontinuidade do Diesel S500 e S1800 refere-se a questões ambientais e também uma adequação maior do mercado às novas tecnologias veiculares. Necessário definir um prazo para a sua descontinuidade. Aparentemente, não há justificativas colocadas para retardar a descontinuidade do Diesel S1800, cujo consumo é muito localizado e representa menos de 0,2% do consumo total de diesel fóssil. Não há justificativas para manutenção de qualquer tipo de diesel com teores acima de 10 ppm de enxofre. Na maior parte dos países do mundo, incluindo-se países da América Latina, diesel com teores acima de 10/15 ppm de enxofre foram definitivamente banidos.</p>

<p>Waldemar Henrique Hansted Pocay / Bianchini SA Indústria Comércio e Agricultura</p>	<p>Art. 25.</p>	<p>Concordamos com o posicionamento da ANP.</p>	<p>A descontinuidade do Diesel S500 e S1800 refere-se a questões ambientais e também uma adequação maior do mercado às novas tecnologias veiculares. Necessário definir um prazo para a sua descontinuidade. Aparentemente, não há justificativas colocadas para retardar a descontinuidade do Diesel S1800, cujo consumo é muito localizado e representa menos de 0,2% do consumo total de diesel fóssil. Não há justificativas para manutenção de qualquer tipo de diesel com teores acima de 10 ppm de enxofre. Na maior parte dos países do mundo, incluindo-se países da América Latina, diesel com teores acima de 10/15 ppm de enxofre foram definitivamente banidos.</p>
<p>Milena Oliveira Mansur / REAM PARTICIPAÇÕES S.A.</p>	<p>Art. 25.</p>	<p>Sugestão REAM: Art. 25. A ANP, em conjunto com produtores de óleo diesel A e importadores, definirá o plano e o cronograma de descontinuidade dos óleos diesel S500 para uso rodoviário e S1800 para uso não rodoviário no prazo de até oito meses a contar da entrada em vigor desta Resolução.</p>	<p>Atualmente o Brasil importa cerca de 30% da demanda de óleo diesel, por limitações de oferta interna, cenário no qual uma migração de limites de enxofre que não seja gradual e respeite as especificidades de cada região do país poderá ter impactos relevantes sob os pontos de vista de elevação de custo e redução no nível de suprimento.</p> <p>Como exemplo da heterogeneidade do consumo no contexto nacional, considerando dados da ANP, em 2021, na média Brasil, cerca de 60% do óleo diesel B de uso rodoviário vendido pelas distribuidoras foi do grade S10. No entanto, para algumas UFs específicas este percentual não supera 35%.</p>

			<p>Considerando que o cenário atual de derivados é shortage global de óleo diesel, o que reduz disponibilidade para importação de óleo diesel das principais supridores do Brasil, bem como significa preços R\$/L recordes na internalização para o país, entendemos que é razoável que a ANP tenha mais tempo para poder aprofundar os riscos e benefícios, de modo a definir um cronograma que caminhe para redução de contaminantes nos combustíveis líquidos comercializados no país sem haja riscos no abastecimento interno.</p>
<p>José Mauro Cardoso / Acelen</p>	<p>Art. 25.</p>	<p>Ampliação do prazo para a conclusão e entrega dos trabalhos pelo GT a ser constituído.</p>	<p>O prazo de 4 meses proposto para a definição do plano e do cronograma de descontinuidade do Diesel A S500 nos parece excessivamente curto, considerando a relevância do tema, a necessidade de preparo da indústria para essa mudança e, principalmente, o cuidado necessário que deve ser adotado nesse planejamento para que a transição ocorra de maneira adequada e que atenda aos benefícios esperados. A nossa sugestão é que o prazo proposto para a entrega dos trabalhos pelo GT a ser constituído seja de, no mínimo, 6 meses. Além disso, importante que o grupo de trabalho seja composto não apenas por representantes da ANP, produtores e importadores, mas também por outros agentes regulados impactados pelas discussões sobre o tema, como os distribuidores, por exemplo.</p>
<p>José Camargo Hernandes / Sindicombustíveis Resan</p>	<p>Art. 25.</p>	<p>Exclusão do artigo por completo.</p>	<p>Apesar da importância e pertinência da proposta, entende-se que ela deve ser excluída por ultrapassar o escopo da presente proposta, afeta estritamente ao controle de qualidade do óleo diesel. Ademais, o tema</p>

			em questão é objeto de política pública que envolve outros atores estatais, dentre eles os Ministérios de Minas e Energia (notadamente, do CNPE) e do Meio Ambiente (com o IBAMA implementando o Proconve). Caso não seja este o entendimento, sugere-se grupo de trabalho que envolva todos os setores interessados, dentre eles a revenda varejista de combustíveis.
Donato Alexandre Gomes Aranda / LIPCAT/PROCAT/UFRJ	Art. 25.	Inaceitável	<p>A descontinuidade do Diesel S500 e S1800 refere-se a questões ambientais e também uma adequação maior do mercado às novas tecnologias veiculares. Necessário definir um prazo para a sua descontinuidade.</p> <p>Aparentemente, não há justificativas colocadas para retardar a descontinuidade do Diesel S1800, cujo consumo é muito localizado e representa menos de 0,2% do consumo total de diesel fóssil.</p> <p>Não há justificativas para manutenção de qualquer tipo de diesel com teores acima de 10 ppm de enxofre. Na maior parte dos países do mundo, incluindo-se países da América Latina, diesel com teores acima de 10/15 ppm de enxofre foram definitivamente banidos.</p>
Marcio Massão Ota Jr. / GRANOL INDUSTRIA, COMÉRCIO E EXPORATAÇÃO S/A	Art. 25.	NÃO EXISTEM JUSTIFICATIVAS PARA RETARDAR A DESCONTINUIDADE DO DIESEL S1800 (BAIXA REPRESENTABILIDADE NO CONSUMO TOTAL DO DIESEL FÓSSIL. ADICIONALMENTE, NA MAIOR PARTE DOS PAÍSES DO MUNDO, DIESEL COM TEORES DE ENXOFRE SUPERIORES A 15 PPM JA FORAM DEFINITIVAMENTE BANIDOS	A DESCONTINUIDADE DOS DIESEL S500 E S1800 REFEREM-SE A QUESTÕES AMBIENTAIS E ATENDIMENTO À NOVAS TECNOLOGIAS VEICULARES

<p>Felipe Correa Castilho / ABTP</p>	<p>Art. 25.</p>	<p>A medida é positiva, mas consideramos que a definição do plano e do cronograma de descontinuidade é matéria de política pública, que deve ser definida pelo CNPE com o suporte da ANP, produtores, importadores e distribuidores - estes últimos não contemplados na proposta, mas diretamente afetados por ela, que deveriam participar destes debates.</p> <p>A criação deste grupo de trabalho deveria vir por Resolução do CNPE / Portaria ANP, e não estar disposta na Resolução sobre as especificações e controles de qualidade do produto.</p>	<p>A medida é positiva, mas consideramos que a definição do plano e do cronograma de descontinuidade é matéria de política pública, que deve ser definida pelo CNPE com o suporte da ANP, produtores, importadores e distribuidores - estes últimos não contemplados na proposta, mas diretamente afetados por ela, que deveriam participar destes debates.</p> <p>A criação deste grupo de trabalho deveria vir por Resolução do CNPE / Portaria ANP, e não estar disposta na Resolução sobre as especificações e controles de qualidade do produto.</p>
<p>José Camargo Hernandes / Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes</p>	<p>Art. 25.</p>	<p>Exclusão do artigo por completo.</p>	<p>Apesar da importância e pertinência da proposta, entende-se que ela deve ser excluída por ultrapassar o escopo da presente proposta, afeta estritamente ao controle de qualidade do óleo diesel. Ademais, o tema em questão é objeto de política pública que envolve outros atores estatais, dentre eles os Ministérios de Minas e Energia (notadamente, do CNPE) e do Meio Ambiente (com o IBAMA implementando o Proconve). Caso não seja este o entendimento, sugere-se grupo de trabalho que envolva todos os setores interessados, dentre eles a revenda varejista de combustíveis.</p>

Jéssica Pereira Gonçalves / Potencial Petróleo Ltda	Art. 25.	Inserir o prazo de acordo com o cronograma do planejamento estratégico Petrobras (2022-2026).	A descontinuação do Diesel S500 tem suas origens na responsabilidade ambiental, além de uma adequação a inovação às novas tecnologias veiculares, o presente artigo deve considerar o Cronograma apresentado no Planejamento Estratégico da Petrobras (2022-2026) que referencia este processo.
Antonio Carlos Ventilii Marques / APROBIO	Art. 25.	N/A	A descontinuidade do Diesel S500 e S1800 refere-se a questões ambientais e também uma adequação maior do mercado às novas tecnologias veiculares. Necessário definir um prazo para a sua descontinuidade. Aparentemente, não há justificativas colocadas para retardar a descontinuidade do Diesel S1800, cujo consumo é muito localizado e representa menos de 0,2% do consumo total de diesel fóssil. Não há justificativas para manutenção de qualquer tipo de diesel com teores acima de 10 ppm de enxofre. Na maior parte dos países do mundo, incluindo-se países da América Latina, diesel com teores acima de 10/15 ppm de enxofre foram definitivamente banidos.
Luiz Carlos Heinze	Art. 25.	N/A	A descontinuidade do Diesel S500 e S1800 refere-se a questões ambientais e também uma adequação maior do mercado às novas tecnologias veiculares. Necessário definir um prazo para a sua descontinuidade. Aparentemente, não há justificativas colocadas para retardar a descontinuidade do Diesel S1800, cujo consumo é muito localizado e representa menos de 0,2% do consumo total de diesel fóssil. Não há justificativas para manutenção de qualquer tipo de diesel com teores acima de 10 ppm de enxofre. Na

			maior parte dos países do mundo, incluindo-se países da América Latina, diesel com teores acima de 10/15 ppm de enxofre foram definitivamente banidos.
José Camargo Hernandes / Sindicombustíveis Resan	Art. 26.	Exclusão do artigo por completo.	Apesar da importância e pertinência da proposta, entende-se que ela deve ser excluída por ultrapassar o escopo da presente proposta, afeta estritamente ao controle de qualidade do óleo diesel. Ademais, o tema em questão é objeto de política pública que envolve outros atores estatais, dentre eles os Ministérios de Minas e Energia (notadamente, do CNPE) e do Meio Ambiente (com o IBAMA implementando o Proconve). Caso não seja este o entendimento, sugere-se grupo de trabalho que envolva todos os setores interessados, dentre eles a revenda varejista de combustíveis.
José Camargo Hernandes / Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes	Art. 26.	Exclusão do artigo por completo.	Apesar da importância e pertinência da proposta, entende-se que ela deve ser excluída por ultrapassar o escopo da presente proposta, afeta estritamente ao controle de qualidade do óleo diesel. Ademais, o tema em questão é objeto de política pública que envolve outros atores estatais, dentre eles os Ministérios de Minas e Energia (notadamente, do CNPE) e do Meio Ambiente (com o IBAMA implementando o Proconve). Caso não seja este o entendimento, sugere-se grupo de trabalho que envolva todos os setores interessados, dentre eles a revenda varejista de combustíveis.

<p>Mirele Machado /Vibra Energia</p>	<p>Art. 26.</p>	<p>Art. 26. Quando houver inclusão de novos municípios, referente à comercialização obrigatória de óleo diesel S10 e óleo diesel C S10, a aplicação de autuação por não conformidade das características de teor de enxofre, massa específica, destilação 95% de volume recuperados, número de cetano e hidrocarbonetos policíclicos aromáticos somente poderá ocorrer após os seguintes prazos, contados a partir da data de inclusão dos novos municípios:</p> <ul style="list-style-type: none"> I - trinta dias, na produção; II - sessenta dias, na distribuição; e III - noventa dias, na revenda. <p>Parágrafo único. Os agentes econômicos deverão apresentar aos agentes de fiscalização, quando solicitados, os documentos comprobatórios referentes às compras dos óleos diesel A S10 e B S10 efetuadas a partir da data de inclusão do novo município.</p>	<p>Garantir a qualidade do óleo diesel C assim como ocorre para o óleo diesel A.</p>
<p>Sergio Massillon Martins / BRASILCOM</p>	<p>Art. 27.</p>	<p>Substituir "biodiesel" por "biocombustível"</p>	<p>Já apresentada em relação a artigos anteriores</p>

<p>Samuel Luiz de Carvalho / IBP</p>	<p>Art. 27.</p>	<p>Art. 27. Quando houver alteração no teor de biocombustível pela legislação vigente, a aplicação de autuação por não conformidade do teor de biocombustível dos óleos diesel B S10 e B S500 somente poderá ocorrer após os seguintes prazos, contados a partir da entrada em vigor da nova legislação:</p> <p>I - trinta dias, na distribuição para a Região Norte;</p> <p>II - sessenta dias, na revenda para a Região Norte; e</p> <p>III - trinta dias, na revenda para as demais regiões do país.</p>	<p>Caput: Considerando que: (i) o óleo diesel B é o produto comercializado à sociedade; (ii) a ANP entende que biodiesel é apenas o produto de transesterificação e/ou esterificação; e (iii) há discussões no CNPE para a introdução de novos biocombustíveis para o ciclo diesel, entendemos que o conceito deve estar atualizado para esta realidade, sem restringir o uso de outras tecnologias ou criar reservas de mercado.</p>
<p>Marília Salim Kotait / Raízen S.A.</p>	<p>Art. 27.</p>	<p>Art. 27. Quando houver alteração no teor de biocombustível pela legislação vigente, a aplicação de autuação por não conformidade do teor de biodiesel dos óleos diesel B S10 e B S500 somente poderá ocorrer após os seguintes prazos, contados a partir da entrada em vigor da nova legislação:</p> <p>I - sessenta dias na distribuição, e para as instalações que armazenam diesel B; e</p> <p>II - noventa dias na revenda.</p>	<p>Em linha com o princípio da boa-fé do particular perante o poder público, previsto no art. 2º, II, da Lei da Liberdade Econômica, sugere-se que o prazo para a aplicação de autuações em caso de alteração no teor de mistura do diesel B seja ampliado, e aplicado também às instalações de todo o país que armazenam diesel B, considerando que os agentes necessitam de um prazo razoável para adequar seus produtos a novos teores. Ademais, sugere-se que os prazos sejam aplicados indistintamente a todo o país.</p>

<p>José Camargo Hernandes / Sindicombustíveis Resan</p>	<p>Art. 27.</p>	<p>Exclusão do artigo por completo.</p>	<p>Apesar da importância e pertinência da proposta, entende-se que ela deve ser excluída por ultrapassar o escopo da presente proposta, afeta estritamente ao controle de qualidade do óleo diesel. Ademais, o tema em questão é objeto de política pública que envolve outros atores estatais, dentre eles os Ministérios de Minas e Energia (notadamente, do CNPE) e do Meio Ambiente (com o IBAMA implementando o Proconve). Caso não seja este o entendimento, sugere-se grupo de trabalho que envolva todos os setores interessados, dentre eles a revenda varejista de combustíveis.</p>
<p>Felipe Correa Castilho / ABTP</p>	<p>Art. 27.</p>	<p>Art. 27. Quando houver alteração no teor de biocombustível pela legislação vigente, a aplicação de autuação por não conformidade do teor de biocombustível dos óleos diesel B S10 e B S500 somente poderá ocorrer após os seguintes prazos, contados a partir da entrada em vigor da nova legislação:</p>	<p>Considerando que: (i) o óleo diesel B é o produto comercializado à sociedade; (ii) a ANP entende que biodiesel é apenas o produto de transesterificação e/ou esterificação; e (iii) há discussões no CNPE para a introdução de novos biocombustíveis para o ciclo diesel, entendemos que o conceito deve estar atualizado para esta realidade, sem restringir o uso de outras tecnologias ou criar reservas de mercado.</p>
<p>José Camargo Hernandes / Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes</p>	<p>Art. 27.</p>	<p>Exclusão do artigo por completo.</p>	<p>Apesar da importância e pertinência da proposta, entende-se que ela deve ser excluída por ultrapassar o escopo da presente proposta, afeta estritamente ao controle de qualidade do óleo diesel. Ademais, o tema em questão é objeto de política pública que envolve outros atores estatais, dentre eles os Ministérios de Minas e Energia (notadamente, do CNPE) e do Meio Ambiente (com o IBAMA implementando o Proconve).</p>

			Caso não seja este o entendimento, sugere-se grupo de trabalho que envolva todos os setores interessados, dentre eles a revenda varejista de combustíveis.
Mirele Machado /Vibra Energia	Art. 27.	<p>Art. 27. Quando houver alteração no teor de biodiesel pela legislação vigente, a aplicação de autuação por não conformidade do teor de biodiesel dos óleos diesel B S10 e B S500 somente poderá ocorrer após os seguintes prazos, contados a partir da entrada em vigor da nova legislação:</p> <p>I - trinta dias, na distribuição para a Região Norte;</p> <p>II - sessenta dias, na revenda para a Região Norte; e</p> <p>III - quinze dias, na distribuição para as demais regiões do país.</p> <p>IV - trinta dias, na revenda para as demais regiões do país.</p>	<p>Justificativa:</p> <p>Solicita-se um prazo também para as distribuidoras em outras regiões além da região Norte considerando que o suprimento das bases secundárias em outras regiões também leva um certo tempo para ocorrer considerando a transferência desde as bases primárias. Os quinze dias propostos é para manter a proporção aplicada na região Norte.</p>

<p>Danilo Souza Chaves / Petrobras</p>	<p>Art. 27.</p>	<p>Substituir:</p> <p>“Quando houver alteração no teor de biodiesel pela legislação vigente, a aplicação de autuação por não conformidade do teor de biodiesel dos óleos diesel B S10 e B S500 somente poderá ocorrer após os seguintes prazos, contados a partir da entrada em vigor da nova legislação:”</p> <p>Por:</p> <p>“Quando houver alteração no teor de biocombustível pela legislação vigente, a aplicação de autuação por não conformidade do teor de biocombustível dos óleos diesel B S10 e B S500 somente poderá ocorrer após os seguintes prazos, contados a partir da entrada em vigor da nova legislação:”</p>	<p>Prover isonomia de tratamento aos biocombustíveis obtidos por processos diversos, como o coprocessamento (reconhecido na definição do óleo diesel C desta minuta) e o Diesel Verde (especificado na Resolução ANP nº 842, de 14 de maio de 2021), mediante legislação a ser definida pelo CNPE.</p>
<p>Livio Garcia da Costa</p>	<p>Art. 28.</p>	<p>Art. 28. Os artigos 21 e 23 passam a vigorar a partir de [] de [] de [] (18 meses).</p>	<p>A implementação de filtros e mesmo a limpeza de tanques, ainda que aceita sugestão para intervalo de 10 anos, são operações que requerem tempo para planejamento e execução, sendo 90 dias um prazo que não permite tal realização. Cabe destacar que, no caso da limpeza de tanques, há que se fazer uma muito bem ajustada sequência de parada dos tanques, a fim de evitar impactos no abastecimento.</p>

<p>Eliezer de Lima Lopes / SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO</p>	<p>Art. 28.</p>	<p>Revisar prazos.</p>	<p>Nos casos dos prazos e exigências estabelecidos acima, verifica-se a ausência na Nota Técnica de uma apresentação dos custos envolvidos para os agentes cumprirem tais determinações confrontados com seus benefícios e de justificativas para os prazos estabelecidos. Neste sentido, observa-se a necessidade de que a ANP apresente uma avaliação de custos e a correspondente justificativa que sustente a conveniência e oportunidade das medidas.</p>
<p>Pedro Modenesi Pitta Pinheiro / PETROBRAS TRANSPORTE S.A</p>	<p>Art. 28.</p>	<p>• Sugestão de texto - Os artigos 21 e 23 passam a vigorar a partir de [DIA] de [MÊS] de [ANO] (24 meses)</p>	<p>Ainda que implantados os 10 anos para a limpeza, o planejamento para as paradas, compras dos filtros e suas instalações necessitam de tempo para que seja realizada uma adequada programação para que não haja desabastecimento do mercado.</p>
<p>Sergio Massillon Martins / BRASILCOM</p>	<p>Art. 28.</p>	<p>Excluir o Art. 28</p>	<p>As considerações estão incluídas nas justificativas nos Art.21 e 23</p>

<p>Samuel Luiz de Carvalho / IBP</p>	<p>Art. 28.</p>	<p>Excluir art. 28</p>	<p>Excluir art. 28: As propostas de filtragem e de limpeza de tanques nos moldes trazidos pela ANP ensejariam elevados custos, diretos e indiretos, a toda sociedade. Diversos aspectos não foram contemplados nas análises feitas pela Agência, sobretudo a necessidade de adequação dos sistemas de filtragem de todo o parque de tancagem do país e a necessidade de programação das paradas de tanques. Além disso, as propostas são impossíveis de serem implementadas em apenas noventa dias.</p>
<p>Marilia Salim Kotait / Raízen S.A.</p>	<p>Art. 28.</p>	<p>Exclusão do art. 28, ou, alternativamente: Art. 28. Os artigos 21 e 23 passam a vigorar a partir de [DIA] de [MÊS] de [ANO] (um ano).</p>	<p>Caso sejam mantidas as obrigações relativas à implantação de sistema de filtragem e limpeza de tanques – o que não se espera, conforme acima -, o prazo para seu início deve ser repensado pela Agência. Neste contexto, o prazo de 90 dias mostra-se impraticável, por ser demasiadamente curto.</p> <p>No que diz respeito aos equipamentos necessários para a filtragem, note-se que os mercados nacional e internacional não dispõem dos equipamentos necessários para atendimento da demanda que a nova resolução irá criar.</p>
<p>José Camargo Hernandez / Sindicombustíveis Resan</p>	<p>Art. 28.</p>	<p>Diante da ausência de AIR prevendo as condições práticas (motivação, viabilidade e impacto) para cumprimento desta nova obrigação, sugere-se a exclusão dos arts. 21 e 23 por completo, e por tabela também deste art. 28.</p>	<p>Como apresentado, não está clara a fundamentação técnica/econômica das propostas de filtragem/limpeza conforme constam da minuta, tampouco os impactos em termos de adequação dos sistemas de filtragem de todo o parque de tancagem do país e a necessidade de programação das paradas de tanques, tornando a implementação dessas propostas inviáveis em apenas noventa dias.</p>

<p>Felipe Correa Castilho / ABTP</p>	<p>Art. 28.</p>	<p>Excluir</p>	<p>As propostas de filtragem e de limpeza de tanques nos moldes trazidos pela ANP ensejariam elevados custos, diretos e indiretos, a toda sociedade. Diversos aspectos não foram contemplados nas análises feitas pela Agência, sobretudo a necessidade de adequação dos sistemas de filtragem de todo o parque de tancagem do país e a necessidade de programação das paradas de tanques, tornando as propostas impossíveis de serem implementadas em apenas noventa dias.</p>
<p>José Camargo Hernandes / Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes</p>	<p>Art. 28.</p>	<p>Diante da ausência de AIR prevendo as condições práticas (motivação, viabilidade e impacto) para cumprimento desta nova obrigação, sugere-se a exclusão dos arts. 21 e 23 por completo, e por tabela também deste art. 28.</p>	<p>Como apresentado, não está clara a fundamentação técnica/econômica das propostas de filtragem/limpeza conforme constam da minuta, tampouco os impactos em termos de adequação dos sistemas de filtragem de todo o parque de tancagem do país e a necessidade de programação das paradas de tanques, tornando a implementação dessas propostas inviáveis em apenas noventa dias.</p>
<p>Mirele Machado /Vibra Energia</p>	<p>Art. 28.</p>	<p>Art. 28. Os artigos 21 e 23 passam a vigorar a partir de [DIA] de [MÊS] de [ANO] (360 dias)</p>	<p>As modificações propostas alteram de forma significativa as instalações de transferência e carregamento de óleo diesel B, exigindo estudos hidráulicos em cada unidade operacional e adequações destas que levarão não menos que 360 dias para serem concluídas. Além disso, a limpeza de tanques cujo planejamento de paradas para inspeção e limpeza não estavam previstos precisarão ser revistos, exigindo também bastante tempo para contratação e execução dos serviços. Assim, caso a ANP opte por manter a redação atual dos art. 21 e 23, pede-se um prazo de adequação pelos menos equivalente ao</p>

			exigido para os produtores de biodiesel, na minuta da consulta 23/2021, que foi de 360 dias.
Danilo Souza Chaves / Petrobras	Art. 28.	Excluir artigo.	Adequar à exclusão dos artigos 21 e 23, propostas anteriormente.
Eliezer de Lima Lopes / SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO	Art. 29.	Revisar prazos.	Nos casos dos prazos e exigências estabelecidos acima, verifica-se a ausência na Nota Técnica de uma apresentação dos custos envolvidos para os agentes cumprirem tais determinações confrontados com seus benefícios e de justificativas para os prazos estabelecidos. Neste sentido, observa-se a necessidade de que a ANP apresente uma avaliação de custos e a correspondente justificativa que sustente a conveniência e oportunidade das medidas.
Samuel Luiz de Carvalho / IBP	Art. 29.	Excluir alínea c	Excluir alínea c: reiteramos que qualquer mudança de análise ou especificação do S500 deve ser endereçada somente após o estabelecimento do grupo de trabalho que irá estudar a redução gradual do S500 e definição do cronograma.

Felipe Correa Castilho / ABTP	Art. 29.	c) - Reiteramos que qualquer mudança de análise ou especificação do S500 deve ser endereçada somente após o estabelecimento do grupo de trabalho que irá estudar a redução gradual do S500 e definição do cronograma.	Reiteramos que qualquer mudança de análise ou especificação do S500 deve ser endereçada somente após o estabelecimento do grupo de trabalho que irá estudar a redução gradual do S500 e definição do cronograma.
Danilo Souza Chaves / Petrobras	Art. 29.	<p>Substituir:</p> <p>“a) para o óleo diesel A S10: índice de acidez, contaminação total e hidrocarbonetos policíclicos aromáticos (HPA);”</p> <p>Por:</p> <p>“a) para o óleo diesel A ou C S10: índice de acidez, contaminação total e hidrocarbonetos policíclicos aromáticos (HPA);”</p>	Prover isonomia de tratamento aos biocombustíveis obtidos por processos diversos, como o coprocessamento (reconhecido na definição do óleo diesel C desta minuta) e o Diesel Verde (especificado na Resolução ANP nº 842, de 14 de maio de 2021)
Livio Garcia da Costa	Art. 30.	“Art. 21. O boletim de conformidade do óleo diesel B comercializado deverá ser FORNECIDO pelo distribuidor de combustíveis ou pelo TRR com as informações exigidas no art. 5º e deverá conter, no mínimo, os resultados das análises:.....”	O termo "emitido" passa a ideia de que o distribuidor é quem deve realizar os ensaios e, conseqüentemente, emitir o documento da qualidade, quando na verdade, os ensaios podem ser realizados por terceiros que emitirão o documento da qualidade. Por exemplo, uma distribuidora pode contratar um laboratório independente ou mesmo de um outro agente econômico para realizar os ensaios e emitir o Boletim de Conformidade. Muitas vezes, o

			distribuidor não tem estrutura laboratorial para executar ensaios e não cabe que transcreva o laudo de um terceiro para a sua "máscara" de Boletim de Conformidade.
Pedro Modenesi Pitta Pinheiro / PETROBRAS TRANSPORTE S.A	Art. 30.	“Art. 21. O boletim de conformidade do óleo diesel B comercializado deverá ser entregue pelo distribuidor de combustíveis ou pelo TRR com as informações exigidas no art. 5º e deverá conter, no mínimo, os resultados das análises:	A palavra “emitido” indica que somente o distribuidor ou TRR podem realizar os ensaios e emitir tal documento, enquanto que “entregue” indica que outro laboratório pode emitir este documento, a serviço do distribuidor.
Samuel Luiz de Carvalho / IBP	Art. 30.	Índice de acidez é parâmetro novo no boletim de conformidade, ensejando novos custos na cadeia, não avaliados na nota técnica que suporta a consulta.	Índice de acidez é parâmetro novo no boletim de conformidade, ensejando novos custos na cadeia, não avaliados na nota técnica que suporta a consulta.

<p>Felipe Correa Castilho / ABTP</p>	<p>Art. 30.</p>	<p>Art.21 - Índice de acidez é parâmetro novo no boletim de conformidade, ensejando novos custos na cadeia, não avaliados na nota técnica que suporta a consulta.</p>	<p>Índice de acidez é parâmetro novo no boletim de conformidade, ensejando novos custos na cadeia, não avaliados na nota técnica que suporta a consulta.</p>
<p>Mirele Machado /Vibra Energia</p>	<p>Art. 30.</p>	<p>Excluir VII - índice de acidez.</p>	<p>O índice de acidez é uma característica que mede o nível de degradação do produto, indicando a presença de compostos ácidos que podem causar problemas de corrosão em partes metálicas de motores. A ANP em sua nota técnica informa que em estudos realizados em misturas biodiesel-óleo diesel não foi “observado alteração significativa da acidez ao longo do tempo” em amostras B15, com tendência de elevação em amostras de B30. Ainda assim, a ANP sugere “a inclusão do índice de acidez no Boletim de Conformidade a ser emitido pelos distribuidores de combustíveis líquidos, a fim de garantir que o produto a ser comercializado por esses agentes também atenda aos limites estabelecidos para o parâmetro”.</p> <p>Entendemos que, com base nos fundamentos apresentados pela ANP em sua nota técnica, que coincide com o entendimento da Vibra de que a acidez no óleo diesel B não é o problema crítico a ser atacado no produto e ainda tendo em vista que ainda estamos legalmente restritos ao uso obrigatório de</p>

			<p>até 15% de biodiesel, não cabendo a ANP antecipar o aumento desse percentual em suas especificações, entendemos ser improdutivo a inclusão desse ensaio no boletim de conformidade. Sugerimos ainda que, em função das preocupações levantadas pela ANP em sua nota técnica, que antes da inclusão desse ensaio nos boletins, que se levante dados dessa características no produto que comercializado no país, pela inclusão desse teste no rol de análises do Programa de Monitoramento de Qualidade de Combustíveis (PMQC), de modo a ter dados sobre esse parâmetro antes de sugerir investimentos (por menores que sejam) para uma característica para o qual não há indício de problemas. Incluindo uma característica obrigatória a mais no boletim de conformidade custo</p>
<p>Giuliano Piagentini / Pensalab Equipamentos Industriais S.A.</p>	<p>Tabela 1</p>	<p>Acrescentar os métodos indicados para as características abaixo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Viscosidade a 40 °C: ASTM D7945 “Determination of Dynamic Viscosity and Derived Kinematic Viscosity of Liquids by Constant Pressure Viscometer”. 2. Viscosidade a 40 °C: ASTM D7279 “Kinematic Viscosity of Transparent and Opaque Liquids by Automated Houillon Viscometer” 3. Destilação: ASTM D7345 “Distillation of Petroleum Products and 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Viscosidade a 40 °C, conforme ASTM D7945 A ASTM D7945 entrou no mercado há alguns anos e está presente em diversas normas, como por exemplo, ASTM D975 - Standard Specification for Diesel Fuel Oils. Destaca-se ainda, que consta da Resolução ANP 778 para QAV. <p>Além disso, conforme mencionado na ASTM D7945, não há necessidade de correção da viscosidade se comparada com a norma ASTM D445 (tendência), além de apresentar valores de repetibilidade e de reprodutibilidade menores que os da ASTM D445. A inclusão da ASTM D7945 na RANP trará benefícios aos agentes da cadeia de</p>

		<p>Liquid Fuels at Atmospheric Pressure (Micro Distillation Method)".</p> <p>4. Teor de biodiesel: ASTM D7371 "Determination of Biodiesel (Fatty Acid Methyl Esters) Content in Diesel Fuel Oil Using Mid Infrared Spectroscopy (FTIR-ATR-PLS Method)".</p> <p>5. Turbidez (haze): ASTM D8148 "Spectroscopic Determination of Haze in Fuels".</p>	<p>suprimento de óleo diesel, pois poderão contar com uma metodologia atual e com pouco volume de alíquota para o ensaio, conseqüentemente menor geração de resíduo, sendo mais uma opção para atendimento ao mercado nacional.</p> <p>2. Viscosidade a 40 °C, conforme ASTM D7279 A ASTM D7279 é uma norma que já está no Brasil desde dos anos 1990, com mais de 100 unidades comercializadas, presente em vários laboratórios que a utilizam para controle de processo, em diversos tipos de produto, inclusive óleo diesel, tendo em vista que o método em questão apresenta tempo de resposta muito baixo, especialmente se comparado à ASTM D445, e requer uma alíquota de amostra inferior a 1 mL, sendo um método totalmente automático, com mínima interferência humana, proporcionando assim resultados excelentes em termos de exatidão e de precisão e sem tendência em relação à ASTM D445.</p> <p>3. Destilação, conforme ASTM D7345 A ASTM D7345 entrou no mercado há alguns anos e está presente em diversas normas, como a ASTM D975-21 - Standard Specification for Diesel Fuel Oils. Destaca-se ainda, que consta da Resolução ANP 778 para QAV. Além disso, vale ressaltar que este método é capaz de aumentar a produtividade do laboratório e reduzir a geração de resíduos por utilizar apenas 10 mL de amostra, contra os 100 mL da ASTM D86.</p>
--	--	---	---

			<p>Desta forma, solicitamos aos responsáveis pela revisão final deste documento, que aprecie nosso pedido de inclusão da norma citada para certificação do Diesel.</p> <p>4. Teor de biodiesel, conforme ASTM D7371 A norma ASTM D7371 está presente em diversas normas, como a ASTM D975-21 - Standard Specification for Diesel Fuel Oils. Além de ser mencionado como o teste de referência em caso de disputa com a EN14078 e ASTM D7861.</p> <p>A norma ASTM D7371 apresenta resultados tão bons quanto os apresentados pela norma EN14078 com a diferença da forma de calibração apenas. A velocidade de obtenção de resultados e sua precisão são equivalentes a EN14708. Além disso, a utilização desta norma, fará com que o mercado tenha mais opções de equipamentos, aumentando a oferta e a competitividade no fornecimento.</p> <p>5. Turbidez (haze), conforme ASTM D8148 A ASTM D8148 já está incluída nas normas ASTM D1655 - QAV e ASTM D975 - óleo diesel e está em votação para inclusão na ASTM D4184 – gasolina, possuindo correlação com a ASTM D4176 e precisão muito maior, por não ficar sujeita a subjetividade que se dá na ASTM D4176.</p> <p>Os resultados da ASTM D8148 são obtidos como Haze Clarity Index (HCI) ou pode fornecer resultados de classificação Linear Haze, como na ASTM D4176. Abrindo uma oportunidade para registro e comunicação mais assertivas sobre a aparência do combustível.</p>
--	--	--	--

<p>Livio Garcia da Costa</p>	<p>Tabela 1</p>	<p> CARACTERÍSTICA Viscosidade a 40 °C Inclusão da norma ASTM D7279 - Kinematic Viscosity of Transparent and Opaque Liquids by Automated Houillon Viscometer </p>	<p> CARACTERÍSTICA Viscosidade a 40 °C CORREÇÃO DE SÍMBOLO Na Tabela 1 está o símbolo de segundo (numeral ordinal) em vez de grau após a temperatura de ensaio. </p> <p> INCLUSÃO DE NORMA A norma ASTM D7279 (viscosidade houillon) apresenta resultados excelentes ao ser comparada à norma D445 (viscosidade cinemática), conforme pode ser visto nos planos de correlação da ASTM, além de ser uma técnica automática rápida, com pouquíssimo consumo de amostra, baixa geração de resíduos e com dados de precisão melhores do que os da D445 para a faixa do óleo Diesel, conforme a revisão 2020 da ASTM D7279 que apresenta os dados de precisão para combustível destilado em sua seção 15.2. Vale destacar que a inexistência desses dados foi motivo da não inclusão da D7279 na RANP 50/2013. A referida revisão da ASTM D7279 também apresenta em 15.8 que não há tendência entre resultados por esta norma e a ASTM D445. </p>
<p>Carolina do Carmo Souza / Laboratório de Ensaio de Combustíveis da UFMG</p>	<p>Tabela 1</p>	<p>Incluir a norma ASTM D4176 também como referência ao parâmetro Aspecto, como na RANP 50 de 2013.</p>	<p>A ASTM D4176 é análoga à NBR14954 e serve de referência a avaliação do Aspecto em Derivados de Petróleo por diversos laboratórios, inclusive possuindo creditações concedidas pela Coordenação Geral de Acreditação do INMETRO pela norma em questão.</p>

<p>Silvio Rodrigues / Stellantis</p>	<p>Tabela 1</p>	<p>Contribuição 1: - 20h pelo método Rancimat (EN15751) ou 1h pelo método Petroxi (EN 16091)</p> <p>Contribuição 2: - Manutenção do número mínimo de Cetanos para o Diesel B em 48</p> <p>Contribuição 3: - Diminuição do teor de água máximo para 200 mg/kg</p>	<p>Contribuição 1: A proposta, elaborada com base na EN 590, visa garantia de maior estabilidade de oxidação. A proposta considera que o aumento do teor de biodiesel no óleo diesel para 15% deve ser precedido de alterações na especificação do combustível, que garantam a estabilidade do mesmo, pois esta foi a principal característica de indicação da causa para a formação dos depósitos em filtros e injetores, com consequências no desempenho dos veículos e aumento na periodicidade da troca de óleo e filtros. Esta posição é reforçada pelos relatórios das montadoras nos testes de B10 e B15 realizados e entregues ao MME.</p> <p>Contribuição 2: A redução do número de cetanos pode influenciar a partida do motor.</p> <p>Contribuição 3: A presença de água no combustível pode ocasionar efeitos negativos por auxiliar na formação de reações de hidrólise, o que favorece o aumento da acidez e instabilidade do produto, a mais de promover o crescimento microbiano, em linha com o que está contido no item 167 da nota técnica nº 14/2021/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ.</p>
--	-----------------	--	--

<p>Christian Michael Wahnfried / Sindipeças</p>	<p>Tabela 1</p>	<p>Destilação: Além dos pontos propostos, acrescentar os pontos de 10%vol recuperados com limite mínimo de 180°C e 50%vol recuperados com limite mínimo de 245°C e máximo de 295°C.</p> <p>Número de Cetano: Limite mínimo de 51 para o diesel S10, manter 42 para o S500</p> <p>Estabilidade à oxidação: Incluir a característica de Estabilidade à Oxidação com limite de 20h mínimo segundo EN15751 (Rancimat modificado) para o diesel B-S10 e B-S500.</p>	<p>Destilação: A eliminação dos pontos inicial (T10) e intermediário (T50) da destilação traz o risco de variação na qualidade de combustão do combustível. Em especial a ausência de um limite mínimo de T10 pode trazer consigo uma maior quantidade de compostos leves no diesel, causando redução do ponto de fulgor para valores muito próximos ao limite mínimo de 38°C, já bem abaixo da referência europeia de 55°C, e maior incidência de cavitação nos sistemas de injeção de alta pressão, com impacto direto sobre os requisitos de durabilidade de emissões do Proconve.</p> <p>Número de Cetano: Considerando o avanço tecnológico dos motores e sistemas de pós-tratamento de gases de escape para atendimento aos requisitos do Proconve P8 e considerando que o número de Cetano é uma propriedade do diesel com influência direta sobre melhoria da partida a frio e redução de emissões de alguns poluentes, como o NOx e NMHC, propomos a elevação do limite mínimo do número de cetano do diesel S10 para 51, conforme praticado em mercados que utilizam tecnologias semelhantes ao Proconve P8, como o Europeu.</p> <p>Ainda que a 6ª edição do Worldwide Fuel Charter recomende um número de cetano mínimo de 55 (diesel fuel specifications, category 4), entendemos que equiparar nosso limite mínimo ao Europeu seria suficiente para colher os benefícios relacionados ao aumento desta característica.</p>
---	-----------------	--	---

			<p>Referência: https://www.acea.auto/publication/worldwide-fuel-charter-2019-gasoline-and-diesel-fuel/</p> <p>Estabilidade à oxidação: Ainda que a RANP798 tenha aumentado a estabilidade do B100 para 12h mín. e criado a aditivação obrigatória do B100 com anti-oxidantes em 2019, a indústria automotiva ainda observa uma grande maioria de falhas associadas à perda de sua estabilidade à oxidação e geração de depósitos de envelhecimento, causando entupimento prematuro de filtros e travamento de componentes móveis do sistema de combustível. Não há dados públicos detalhados sobre o histórico de estabilidade à oxidação do B100. Os dados disponíveis não mostram os máximos, mínimos e quartis das características físico-químicas e não é possível plotar os resultados na linha do tempo, por exemplo para verificação da evolução de determinadas propriedades ao longo dos anos.</p> <p>Considerando o exposto, sugerimos:</p> <ul style="list-style-type: none">- Inclusão do requisito de estabilidade à oxidação para a mistura final com valor mínimo de 20h de acordo com o método Rancimat modificado (EN15751) e/ou com valor a ser definido de acordo por estudo com o método Petroxy.- Avaliação e controle da efetividade da aditivação obrigatória do B100 para garantir a vida de prateleira do produto e da mistura (Diesel B), adotando temporariamente a tabela de equivalência a 1.000ppm de
--	--	--	--

			<p>BHT disponibilizada pela AGQM e realizando testes direcionados especificamente à realidade brasileira, inclusive com verificação de amostras testemunha de B100 após período mínimo de 30 dias para verificação da meia-vida do aditivo.</p> <p>- Disponibilização do Diesel A ou Diesel C (sem biodiesel) para o 1º enchimento de motores, máquinas e equipamentos. Tema de grande relevância considerando as frequentes falhas em motores e máquinas novas devido ao período entre sua produção e venda, durante o qual ocorre a oxidação do biodiesel e consequente formação de depósitos.</p>
lêda Fernandes / ABRAPALMA	Tabela 1	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ponto de Fulgor, mín °C 55,0 2. Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751 3. Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S500. 4. Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1%. Norma: ASTM D 3238 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Por uma questão de segurança, o ponto de fulgor deve ser aumentado. Mercado Europeu trabalha com valores bem mais elevados e o valor aqui proposto está em linha com o especificado para o Diesel de Referência. A especificação atual, europeia e americana apresentam pontos intermediários que limitam a presença de compostos leves e compostos pesados. Vide item 222 da Nota Técnica. No Brasil, a permissão de um ponto de fulgor mais baixo foi compensada com uma temperatura mínima para os primeiros 10% evaporados (T10). A faixa de temperatura para T50 busca assegurar um perfil adequado da distribuição de peso molecular e volatilidade do Diesel A (T50) e o limite as frações mais pesadas está presente no T85 (S500), T90 (S1800). Um combustível para o ciclo Diesel com elevado teor de pesados/ muito pesados pode levar a

			<p>problemas de contaminação do óleo lubrificante no longo prazo. Um combustível com elevado teor de leves também pode alterar o comportamento dos motores, consumo e outros efeitos desconhecidos. Acrescente-se a esta alteração poderá deixar o combustível no campo muito diferente do combustível de referência (RANP 864/2021).</p> <ol style="list-style-type: none">2. Falta a inclusão desta análise para o Diesel B para o distribuidor, seguindo norma adequada (Rancimat). Sugere-se aceitar/ definir a realização a partir de amostras compostas (como a condutividade).3. Pela importância deste componente para as emissões de poluentes, o mesmo parâmetro deve ser aplicado também para o Diesel A S500 - pelo seu grande efeito à saúde. O teor proposto de 8% é muito elevado para compostos sabidamente cancerígenos.4. A própria Nota Técnica menciona que as parafinas do diesel estão associadas com entupimentos no sistema diesel. Alguns fabricantes de veículos também mencionam isso nos manuais técnicos. É inadmissível a ANP exigir, na nova especificação de biodiesel, uma alteração do teor máximo de monoglicerídeos de 0,7% para 0,4%, com a justificativa de que poderia ser um causador de entupimentos. Enquanto isso, não há sequer uma proposta de medição do teor de parafinas no Diesel, sabidamente causadoras de entupimentos.
--	--	--	---

<p>Taís Pereira Alves / Volkswagen do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda</p>	<p>Tabela 1</p>	<p>a) Estabilidade à oxidação, máx. para o Óleo Diesel B (S10 e S500) = 2,5 mg/100mL Estabilidade à oxidação, mín. para o Óleo Diesel B (S10 e S500) = 20h (pelo Rancimat) ou 1h (pelo Petroxi)</p> <p>b) Número de cetano, mín. para o Óleo Diesel B (S10 e S500) = 48</p> <p>c) Teor de água, máx. para o Óleo Diesel B (S10 e S500) = 200 mg/kg</p>	<p>a) A proposta, elaborada com base na EN 590, visa garantia de maior estabilidade de oxidação. A proposta considera que o aumento do teor de biodiesel no óleo diesel para 15% deve ser precedido de alterações na especificação do combustível, que garantam a estabilidade do mesmo, pois esta foi a principal característica de indicação da causa para a formação dos depósitos em filtros e injetores, com consequências no desempenho dos veículos e aumento na periodicidade da troca de óleo e filtros.</p> <p>b) Manutenção de valor de número de cetanos, conforme os parâmetros vigentes. A redução do número de cetanos pode influenciar a partida do motor.</p> <p>c) A presença de água no combustível pode ocasionar efeitos negativos por auxiliar na formação de reações de hidrólise, o que favorece o aumento da acidez e instabilidade do produto, a mais de promover o crescimento microbiano, em linha com o que está contido no item 167 da nota técnica nº 14/2021/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ.</p> <p>A redução do teor de água também acarretaria em melhoria da qualidade do combustível, melhoria da performance dos veículos, diminuição de custo para o cliente final, melhoria na segurança para o motorista.</p>
---	-----------------	--	---

<p>Pedro Modenesi Pitta Pinheiro / PETROBRAS TRANSPORTE S.A</p>	<p>Tabela 1</p>	<p>Inclusão da norma ASTM D7279 - Kinematic Viscosity of Transparent and Opaque Liquids by Automated Houillon Viscometer</p>	<p>Conforme Ofício ANP nº 33/2015/SBQ/RJ-ANP</p> <p>Segunda Parte:</p> <p>O óleo diesel armazenado não estará necessariamente corado, porém o volume de óleo diesel A S500 comercializado deve estar corado.</p> <p>Terceira Parte:</p> <p>Uma vez que o ensaio de condutividade elétrica é realizado em laboratório com a adição da mistura do corante com o aditivo antiestático (conforme NOTA 16), em produto armazenado, torna-se inviável constar no documento de qualidade o resultado que seria obtido no momento e temperatura do carregamento/bombeio.</p>
<p>Mario Reis Pinto / Mercedes-Benz do Brasil Ltda.</p>	<p>Tabela 1</p>	<p>a) incluir, adicionalmente, o valor de 2,5 mg/100mL como estabilidade à oxidação (máxima) para o óleo diesel B. b) incluir, adicionalmente, o valor de 20 h (Rancimat) ou 1 h (Petroxi) como estabilidade à oxidação (mínima) para o óleo diesel B, conforme métodos EN 15751 e EN 16091. c) alterar para 48 o número de cetano (mínimo) para o óleo diesel B.</p>	<p>a) e b) as inclusões visam assegurar a estabilidade à oxidação do diesel comercial (óleo diesel B) tendo em vista o aumento do teor de biodiesel até B15. c) a alteração visa a manutenção do valor vigente para o número de cetano do diesel B S10. d) a alteração visa a manutenção do valor vigente para o teor de água do diesel B S10.</p>

		<p>d) alterar para 200 mg/kg o teor de água (máximo) para o óleo diesel B.</p>																																																					
<p>Gilberto Martins / ANFAVEA</p>	<p>Tabela 1</p>	<table border="0" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td colspan="2">Característica</td> <td colspan="2">unidade</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Limite</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Método</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>A</td> <td></td> <td></td> <td>B</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="2">ABNT NBR</td> </tr> <tr> <td>S10</td> <td>S500</td> <td></td> <td>S10</td> </tr> <tr> <td>S500</td> <td>ASTM/EM</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Estabilidade à oxidação</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">mg/100mL</td> <td colspan="2">2,5</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="2">2,5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>D2274</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td></td> <td>máx</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td></td> <td>D5304</td> <td colspan="2"></td> </tr> </table>	Característica		unidade		Limite				Método				A			B			ABNT NBR		S10	S500		S10	S500	ASTM/EM			Estabilidade à oxidação				mg/100mL		2,5				2,5			D2274				máx				D5304			<p>Justificativa 1: A proposta, elaborada com base na EN 590, visa garantia de maior estabilidade de oxidação. A proposta considera que o aumento do teor de biodiesel no óleo diesel para 15% deve ser precedido de alterações na especificação do combustível, que garantam a estabilidade do mesmo, pois esta foi a principal característica de indicação da causa para a formação dos depósitos em filtros e injetores, com consequências no desempenho dos veículos e aumento na periodicidade da troca de óleo e filtros</p> <p>Justificativa 2: Manutenção de valor de número de cetanos, conforme os parâmetros vigentes. A redução do número de cetanos pode influenciar a partida do motor.</p> <p>Justificativa 3: A presença de água no combustível pode ocasionar efeitos negativos por auxiliar na formação de reações de hidrólise, o que favorece o aumento da acidez e instabilidade do produto, a mais de promover o crescimento microbiano, em linha com o que está contido no item 167 da nota técnica nº 14/2021/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ.</p>
Característica		unidade																																																					
Limite																																																							
Método																																																							
A			B																																																				
		ABNT NBR																																																					
S10	S500		S10																																																				
S500	ASTM/EM																																																						
Estabilidade à oxidação																																																							
mg/100mL		2,5																																																					
		2,5																																																					
	D2274																																																						
	máx																																																						
	D5304																																																						

		<p>Estabilidade à oxidação h - 20 mín (pelo Rancimat) EN 15751 ou 1 EN 16091 (pelo Petroxi)</p> <p>D613 (10)</p> <p>D6890 (11) Número de cetano, mín.</p> <p>D7668 (11) Número de cetano, mín - 48 48</p> <p>D8183 (11)</p> <p>EN 5165</p> <p>EN 15195</p> <p>EN 16715</p> <p>EN 17155</p>	<p>A redução do teor de água também acarretaria em melhoria da qualidade do combustível, melhoria da performance dos veículos, diminuição de custo para o cliente final, melhoria na segurança para o motorista.</p>
--	--	--	--

		<p>Teor de água, máx. mg/kg 200 200 D6304 EN</p> <p>ISO12937</p> <p>+DF42</p>	
Sergio Massillon Martins / BRASILCOM	Tabela 1	Ajustar os limites do Teor de Água para o Diesel B S10 e S500 na mesma lógica aplicada na Tabela 3 da Minuta (onde se prevê o teor de biocombustível vigente), considerando 350mg/kg como teor assumido para o Biocombustível, previsto na RANP 45/2014	Considerando a interferência da higroscopicidade do biocombustível misturado ao Diesel B, principalmente na região Norte do país e o incremento gradual conforme na política nacional como ofensores para a manutenção do efetivo controle do item TEOR DE ÁGUA. Caso esse item não seja acatado, é possível que se tenham Diesel A e Biocombustível especificados gerando um Diesel B fora dos limites estabelecidos.
Lucas Soares Portela / Associação Brasileira de Reciclagem Animal	Tabela 1	<p>a) Ponto de Fulgor, mín °C 55,0</p> <p>b)</p> <p>c) Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751</p> <p>d) Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500.</p>	<p>a) Por uma questão de segurança, o ponto de fulgor deve ser aumentado.</p> <p>Mercado Europeu trabalha com valores bem mais elevados e o valor aqui proposto está em linha com o especificado para o Diesel de Referência.</p> <p>b) A especificação atual, europeia e americana apresentam pontos intermediários que limitam a presença de compostos leves e compostos pesados. Vide item 222 da Nota Técnica.</p> <p>No Brasil, a permissão de um ponto de fulgor mais baixo foi compensada com uma temperatura mínima para os</p>

		<p>e) Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238</p>	<p>primeiros 10% evaporados (T10). A faixa de temperatura para T50 busca assegurar um perfil adequado da distribuição de peso molecular e volatilidade do Diesel A (T50) e o limite as frações mais pesadas está presente no T85 (S500), T90 (S1800).</p> <p>Um combustível para o ciclo Diesel com elevado teor de pesados/ muito pesados pode levar a problemas de contaminação do óleo lubrificante no longo prazo. Um combustível com elevado teor de leves também pode alterar o comportamento dos motores, consumo e outros efeitos desconhecidos.</p> <p>Acrescente-se a esta alteração poderá deixar o combustível no campo muito diferente do combustível de referência (RANP 864/2021).</p> <p>c)Falta a inclusão desta análise para o Diesel B para o distribuidor, seguindo norma adequada (Rancimat). Sugere-se aceitar/ definir a realização a partir de amostras compostas (como a condutividade)</p> <p>d)Pela importância deste componente para as emissões de poluentes, o mesmo parâmetro deve ser aplicado também para o Diesel A S500 - pelo seu grande efeito à saúde. O teor proposto de 8% é muito elevado para compostos sabidamente cancerígenos.</p> <p>e)A própria Nota Técnica menciona que as parafinas do diesel estão associadas com entupimentos no sistema</p>
--	--	--	--

			<p>diesel. Alguns fabricantes de veículos também mencionam isso nos manuais técnicos. É inadmissível a ANP exigir, na nova especificação de biodiesel, uma alteração do teor máximo de monoglicerídeos de 0,7% para 0,4%, com a justificativa de que poderia ser um causador de entupimentos. Enquanto isso, não há sequer uma proposta de medição do teor de parafinas no Diesel, sabidamente causadoras de entupimentos.</p>
Samuel Luiz de Carvalho / IBP	Tabela 1	<p>Aspecto: Avaliar inclusão da norma ASTM 4176 parte 1 . NOTA TÉCNICA 10.6.1</p> <p>Cor: LIMITE A S500: Vermelho (2): Não restringir a cor, só não pode ser vermelho ou azul (para não confundir com GAV)</p> <p>Cor ASTM: LIMITE A S500: "-"</p> <p>Enxofre total, máx. (9): A nota 9 refere-se ao índice de cetano</p> <p>Viscosidade a 40°C: A viscosidade do B100 vai até 6 e portanto temos que ampliar este limite para que a mistura de diesel B não fique fora. O padrão deste parâmetro não é linear!! É log log e portanto não temos como garantir que os dois produtos especificados resultem em mistura não especificada.</p>	<p>Aspecto: Avaliar inclusão da norma ASTM 4176 parte 1 . NOTA TÉCNICA 10.6.1</p> <p>Cor: LIMITE A S500: Vermelho (2): Não restringir a cor, só não pode ser vermelho ou azul (para não confundir com GAV)</p> <p>Cor ASTM: LIMITE A S500: "-"</p> <p>Enxofre total, máx. (9): A nota 9 refere-se ao índice de cetano</p> <p>Viscosidade a 40°C: A viscosidade do B100 vai até 6 e portanto temos que ampliar este limite para que a mistura de diesel B não fique fora. O padrão deste parâmetro não é linear!! É log log e portanto não temos como garantir que os dois produtos especificados resultem em mistura não especificada.</p> <p>85% vol, recuperados, máx.: É necessário exigir o parâmetro ao B100 para garantir que a mistura de</p>

	<p>85% vol, recuperados, máx.: É necessário exigir o parâmetro ao B100 para garantir que a mistura de Diesel B esteja dentro da especificação. Revisar a RANP 30/2016</p> <p>95% vol, recuperados, máx.: É necessário exigir o parâmetro ao B100 para garantir que a mistura de Diesel B esteja dentro da especificação. Revisar a RANP 30/2016</p> <p>Estabilidade à oxidação, máx.: Item novo para S500, sugerimos que seja eliminado da tabela e seja incluído na discussão sobre a descontinuidade do produto. Necessidade de investimento em treinamento e equipamentos. Eventual introdução do parâmetro no S500 também deveria ser feita de forma gradual. Deve ser discutida no grupo de trabalho que acordará a mudança gradual de S500 para S10.</p> <p>Número de cetano, mín. (9): Os valores estão errados. S10 os valores são 48 (diesel A e B) e no S500 42 (diesel A e B)</p> <p>Teor de água, máx.: Na região norte os teores propostos não são compatíveis. Vide estudo biodiesel na região norte.</p>	<p>Diesel B esteja dentro da especificação. Revisar a RANP 30/2016</p> <p>95% vol, recuperados, máx.: É necessário exigir o parâmetro ao B100 para garantir que a mistura de Diesel B esteja dentro da especificação. Revisar a RANP 30/2016</p> <p>Estabilidade à oxidação, máx.: Item novo para S500, sugerimos que seja eliminado da tabela e seja incluído na discussão sobre a descontinuidade do produto. Necessidade de investimento em treinamento e equipamentos. Eventual introdução do parâmetro no S500 também deveria ser feita de forma gradual. Deve ser discutida no grupo de trabalho que acordará a mudança gradual de S500 para S10.</p> <p>Número de cetano, mín. (9): Os valores estão errados. S10 os valores são 48 (diesel A e B) e no S500 42 (diesel A e B)</p> <p>Teor de água, máx.: Na região norte os teores propostos não são compatíveis. Vide estudo biodiesel na região norte.</p> <p>Lubricidade, máx. (13): Nota técnica 13: o artigo 18 trata do tema. Ou usa na tabela ou deixa no art. 18. Sugerimos ainda que retorne ao parâmetro anterior de 520 alinhado ao método ASTM 6079.</p>
--	---	--

		Lubricidade, máx. (13): Nota técnica 13: o artigo 18 trata do tema. Ou usa na tabela ou deixa no art. 18. Sugerimos ainda que retorne ao parâmetro anterior de 520 alinhado ao método ASTM 6079.	
Paulo Jose Fuga / Fuga Couros S.A	Tabela 1	N/A	<p>Ponto de Fulgor, mín °C 55,0</p> <p>Por uma questão de segurança, o ponto de fulgor deve ser aumentado.</p> <p>Mercado Europeu trabalha com valores bem mais elevados e o valor aqui proposto está em linha com o especificado para o Diesel de Referência.</p> <p>A especificação atual, europeia e americana apresentam pontos intermediários que limitam a presença de compostos leves e compostos pesados. Vide item 222 da Nota Técnica.</p> <p>No Brasil, a permissão de um ponto de fulgor mais baixo foi compensada com uma temperatura mínima para os primeiros 10% evaporados (T10). A faixa de temperatura para T50 busca assegurar um perfil adequado da distribuição de peso molecular e volatilidade do Diesel A (T50) e o limite as frações mais pesadas está presente no T85 (S500), T90 (S1800).</p> <p>Um combustível para o ciclo Diesel com elevado teor de pesados/ muito pesados pode levar a problemas de contaminação do óleo lubrificante no longo prazo. Um combustível com elevado teor de leves também pode</p>

			<p>alterar o comportamento dos motores, consumo e outros efeitos desconhecidos.</p> <p>Acrescente-se a esta alteração poderá deixar o combustível no campo muito diferente do combustível de referência (RANP 864/2021).</p> <p>Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751</p> <p>Falta a inclusão desta análise para o Diesel B para o distribuidor, seguindo norma adequada (Rancimat). Sugere-se aceitar/ definir a realização a partir de amostras compostas (como a condutividade).</p> <p>Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500.</p> <p>Pela importância deste componente para as emissões de poluentes, o mesmo parâmetro deve ser aplicado também para o Diesel A S500 - pelo seu grande efeito à saúde. O teor proposto de 8% é muito elevado para compostos sabidamente cancerígenos.</p> <p>Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238</p>
--	--	--	---

<p>ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS INDÚSTRIAS DE PESCADOS</p>	<p>Tabela 1</p>	<p>CONTRIBUIÇÃO 1: Ponto de Fulgor, mín °C 55,0</p> <p>CONTRIBUIÇÃO 2: Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751</p> <p>CONTRIBUIÇÃO 3: Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500.</p> <p>CONTRIBUIÇÃO 4: Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238</p>	<p>JUSTIFICATIVA 1: Por uma questão de segurança, o ponto de fulgor deve ser aumentado.</p> <p>Mercado Europeu trabalha com valores bem mais elevados e o valor aqui proposto está em linha com o especificado para o Diesel de Referência.</p> <p>A especificação atual, europeia e americana apresentam pontos intermediários que limitam a presença de compostos leves e compostos pesados. Vide item 222 da Nota Técnica.</p> <p>No Brasil, a permissão de um ponto de fulgor mais baixo foi compensada com uma temperatura mínima para os primeiros 10% evaporados (T10). A faixa de temperatura para T50 busca assegurar um perfil adequado da distribuição de peso molecular e volatilidade do Diesel A (T50) e o limite as frações mais pesadas está presente no T85 (S500), T90 (S1800).</p> <p>Um combustível para o ciclo Diesel com elevado teor de pesados/ muito pesados pode levar a problemas de contaminação do óleo lubrificante no longo prazo. Um combustível com elevado teor de leves também pode alterar o comportamento dos motores, consumo e outros efeitos desconhecidos.</p> <p>Acrescente-se a esta alteração poderá deixar o combustível no campo muito diferente do combustível de referência (RANP 864/2021).</p> <p>JUSTIFICATIVA 2: Falta a inclusão desta análise para o Diesel B para o distribuidor, seguindo norma adequada</p>
---	-----------------	---	---

			<p>(Rancimat). Sugere-se aceitar/ definir a realização a partir de amostras compostas (como a condutividade).</p> <p>JUSTIFICATIVA 3: Pela importância deste componente para as emissões de poluentes, o mesmo parâmetro deve ser aplicado também para o Diesel A S500 - pelo seu grande efeito à saúde. O teor proposto de 8% é muito elevado para compostos sabidamente cancerígenos.</p> <p>JUSTIFICATIVA 4: A própria Nota Técnica menciona que as parafinas do diesel estão associadas com entupimentos no sistema diesel. Alguns fabricantes de veículos também mencionam isso nos manuais técnicos. É inadmissível a ANP exigir, na nova especificação de biodiesel, uma alteração do teor máximo de monoglicerídeos de 0,7% para 0,4%, com a justificativa de que poderia ser um causador de entupimentos. Enquanto isso, não há sequer uma proposta de medição do teor de parafinas no Diesel, sabidamente causadoras de entupimentos.</p>
<p>Matheus Boratto Nascimento Campos</p>	<p>Tabela 1</p>	<p>Aumentar o ponto de fulgor; Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751; Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500; Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238;</p>	<p>Por uma questão de segurança, o ponto de fulgor deve ser aumentado. Mercado Europeu trabalha com valores bem mais elevados e o valor aqui proposto está em linha com o especificado para o Diesel de Referência; A especificação atual, europeia e americana apresentam pontos intermediários que limitam a presença de compostos leves e compostos pesados. Vide item 222 da Nota Técnica. No Brasil, a permissão de um ponto de fulgor mais baixo foi compensada com uma temperatura mínima para os primeiros 10% evaporados (T10). A faixa</p>

			<p>de temperatura para T50 busca assegurar um perfil adequado da distribuição de peso molecular e volatilidade do Diesel A (T50) e o limite as frações mais pesadas está presente no T85 (S500), T90 (S1800). Um combustível para o ciclo Diesel com elevado teor de pesados/ muito pesados pode levar a problemas de contaminação do óleo lubrificante no longo prazo. Um combustível com elevado teor de leves também pode alterar o comportamento dos motores, consumo e outros efeitos desconhecidos. Acrescente-se a esta alteração poderá deixar o combustível no campo muito diferente do combustível de referência (RANP 864/2021); Falta a inclusão desta análise para o Diesel B para o distribuidor, seguindo norma adequada (Rancimat). Sugere-se aceitar/ definir a realização a partir de amostras compostas (como a condutividade); Pela importância deste componente para as emissões de poluentes, o mesmo parâmetro deve ser aplicado também para o Diesel A S500 - pelo seu grande efeito à saúde. O teor proposto de 8% é muito elevado para compostos sabidamente cancerígenos; A própria Nota Técnica menciona que as parafinas do diesel estão associadas com entupimentos no sistema diesel. Alguns fabricantes de veículos também mencionam isso nos manuais técnicos. É inadmissível a ANP exigir, na nova especificação de biodiesel, uma alteração do teor máximo de monoglicérides de 0,7% para 0,4%, com a justificativa de que poderia ser um causador de entupimentos. Enquanto isso, não há sequer uma</p>
--	--	--	---

			<p>proposta de medição do teor de parafinas no Diesel, sabidamente causadoras de entupimentos.</p>
Jonathan Frade Alvares Araujo	Tabela 1	<p>1- Ponto de Fulgor, mín °C 55,0.</p> <p>2-Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751.</p> <p>3-Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500.</p> <p>4-Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238.</p> <p>5 - Tab.X.</p> <p>Nova Tabela X - Especificação adicional do diesel A para fins de fiscalização.</p>	<p>1 - Ponto de Fulgor, mín °C 55,0:</p> <p>Por uma questão de segurança, o ponto de fulgor deve ser aumentado.</p> <p>Mercado Europeu trabalha com valores bem mais elevados e o valor aqui proposto está em linha com o especificado para o Diesel de Referência.</p> <p>A especificação atual, europeia e americana apresentam pontos intermediários que limitam a presença de compostos leves e compostos pesados. Vide item 222 da Nota Técnica.</p> <p>No Brasil, a permissão de um ponto de fulgor mais baixo foi compensada com uma temperatura mínima para os primeiros 10% evaporados (T10). A faixa de temperatura para T50 busca assegurar um perfil adequado da distribuição de peso molecular e volatilidade do Diesel A (T50) e o limite as frações mais pesadas está presente no T85 (S500), T90 (S1800).</p> <p>Um combustível para o ciclo Diesel com elevado teor de pesados/ muito pesados pode levar a problemas de contaminação do óleo lubrificante no longo prazo. Um</p>

		<p>Teores de elementos (Al, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Mo, Na, Ni, P, Pb, Pd, Pt, Sn, Sr, Ti, V e Zn), máx. Unidade: mg/Kg Limite: 1,0 por elemento Método: D7111 ou UOP 389 Nota: Os teores de elementos, especificados conforme Tabela X não são exigidos obrigatoriamente no certificado da qualidade do diesel A, mas seus limites devem ser atendidos para fins de fiscalização, ficando o produtor ou importador de diesel A responsáveis pelo não atendimento aos limites estabelecidos.</p>	<p>combustível com elevado teor de leves também pode alterar o comportamento dos motores, consumo e outros efeitos desconhecidos. Acrescente-se a esta alteração poderá deixar o combustível no campo muito diferente do combustível de referência (RANP 864/2021).</p> <p>2- Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751:</p> <p>Falta a inclusão desta análise para o Diesel B para o distribuidor, seguindo norma adequada (Rancimat). Sugere-se aceitar/ definir a realização a partir de amostras compostas (como a condutividade).</p> <p>3- Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500:</p> <p>Pela importância deste componente para as emissões de poluentes, o mesmo parâmetro deve ser aplicado também para o Diesel A S500 - pelo seu grande efeito à saúde. O teor proposto de 8% é muito elevado para compostos sabidamente cancerígenos.</p> <p>4- Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238:</p>
--	--	---	--

			A própria Nota Técnica menciona que as parafinas
Pedro Deboni Lupion Mello / Frente Parlamentar Mista do Biodiesel (FPBio)	Tabela 1	<p>1- Ponto de Fulgor, mín °C 55,0.</p> <p>2-Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751.</p> <p>3-Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500.</p> <p>4-Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238.</p> <p>5- Tab X.</p> <p>Nova Tabela X - Especificação adicional do diesel A para fins de fiscalização.</p>	<p>1 - Ponto de Fulgor, mín °C 55,0:</p> <p>Por uma questão de segurança, o ponto de fulgor deve ser aumentado.</p> <p>Mercado Europeu trabalha com valores bem mais elevados e o valor aqui proposto está em linha com o especificado para o Diesel de Referência.</p> <p>A especificação atual, europeia e americana apresentam pontos intermediários que limitam a presença de compostos leves e compostos pesados. Vide item 222 da Nota Técnica.</p> <p>No Brasil, a permissão de um ponto de fulgor mais baixo foi compensada com uma temperatura mínima para os primeiros 10% evaporados (T10). A faixa de temperatura para T50 busca assegurar um perfil adequado da distribuição de peso molecular e volatilidade do Diesel A (T50) e o limite as frações mais pesadas está presente no T85 (S500), T90 (S1800).</p> <p>Um combustível para o ciclo Diesel com elevado teor de pesados/ muito pesados pode levar a problemas de contaminação do óleo lubrificante no longo prazo. Um</p>

		<p>Teores de elementos (Al, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Mo, Na, Ni, P, Pb, Pd, Pt, Sn, Sr, Ti, V e Zn), máx. Unidade: mg/Kg Limite: 1,0 por elemento Método: D7111 ou UOP 389 Nota: Os teores de elementos, especificados conforme Tabela X não são exigidos obrigatoriamente no certificado da qualidade do diesel A, mas seus limites devem ser atendidos para fins de fiscalização, ficando o produtor ou importador de diesel A responsáveis pelo não atendimento aos limites estabelecidos.</p>	<p>combustível com elevado teor de leves também pode alterar o comportamento dos motores, consumo e outros efeitos desconhecidos. Acrescente-se a esta alteração poderá deixar o combustível no campo muito diferente do combustível de referência (RANP 864/2021).</p> <p>2- Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751:</p> <p>Falta a inclusão desta análise para o Diesel B para o distribuidor, seguindo norma adequada (Rancimat). Sugere-se aceitar/ definir a realização a partir de amostras compostas (como a condutividade).</p> <p>3- Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500:</p> <p>Pela importância deste componente para as emissões de poluentes, o mesmo parâmetro deve ser aplicado também para o Diesel A S500 - pelo seu grande efeito à saúde. O teor proposto de 8% é muito elevado para compostos sabidamente cancerígenos.</p> <p>4- Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238:</p>
--	--	---	---

			<p>A própria Nota Técnica menciona que as parafinas do diesel estão associadas com entupimentos no sistema diesel. Alguns fabricantes de veículos também mencionam isso nos manuais técnicos. É inadmissível a ANP exigir, na nova especificação de biodiesel, uma alteração do teor máximo de monoglicerídeos de 0,7% para 0,4%, com a justificativa de que poderia ser um causador de entupimentos. Enquanto isso, não há sequer uma proposta de medição do teor de parafinas no Diesel, sabidamente causadoras de entupimentos.</p> <p>5- Tab.X:</p> <p>Considerando a importância de monitorar e controlar os contaminantes metálicos no combustível: Incorporar características de controle de qualidade adicionais, similares aos já exigidos para o Diesel Verde (RANP 842/2021).</p>
<p>João Henrique Hummel Vieira / Frente Parlamentar Mista do Biodiesel (FPBio)</p>	<p>Tabela 1</p>	<p>1- Ponto de Fulgor, mín °C 55,0.</p> <p>2-Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751.</p> <p>3-Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500.</p>	<p>1- Ponto de Fulgor, mín °C 55,0:</p> <p>Por uma questão de segurança, o ponto de fulgor deve ser aumentado.</p> <p>Mercado Europeu trabalha com valores bem mais elevados e o valor aqui proposto está em linha com o especificado para o Diesel de Referência.</p> <p>A especificação atual, europeia e americana apresentam pontos intermediários que limitam a presença de</p>

		<p>4-Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238.</p> <p>5- Tab X.</p> <p>Nova Tabela X - Especificação adicional do diesel A para fins de fiscalização. Teores de elementos (Al, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Mo, Na, Ni, P, Pb, Pd, Pt, Sn, Sr, Ti, V e Zn), máx. Unidade: mg/Kg Limite: 1,0 por elemento Método: D7111 ou UOP 389 Nota: Os teores de elementos, especificados conforme Tabela X não são exigidos obrigatoriamente no certificado da qualidade do diesel A, mas seus limites devem ser atendidos para fins de fiscalização, ficando o produtor ou importador de diesel A responsáveis pelo não atendimento aos limites estabelecidos.</p>	<p>compostos leves e compostos pesados. Vide item 222 da Nota Técnica.</p> <p>No Brasil, a permissão de um ponto de fulgor mais baixo foi compensada com uma temperatura mínima para os primeiros 10% evaporados (T10). A faixa de temperatura para T50 busca assegurar um perfil adequado da distribuição de peso molecular e volatilidade do Diesel A (T50) e o limite as frações mais pesadas está presente no T85 (S500), T90 (S1800).</p> <p>Um combustível para o ciclo Diesel com elevado teor de pesados/ muito pesados pode levar a problemas de contaminação do óleo lubrificante no longo prazo. Um combustível com elevado teor de leves também pode alterar o comportamento dos motores, consumo e outros efeitos desconhecidos.</p> <p>Acrescente-se a esta alteração poderá deixar o combustível no campo muito diferente do combustível de referência (RANP 864/2021).</p> <p>2- Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751:</p> <p>Falta a inclusão desta análise para o Diesel B para o distribuidor, seguindo norma adequada (Rancimat). Sugere-se aceitar/ definir a realização a partir de amostras compostas (como a condutividade).</p> <p>3- Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx.</p>
--	--	--	---

			<p>1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500:</p> <p>Pela importância deste componente para as emissões de poluentes, o mesmo parâmetro deve ser aplicado também para o Diesel A S500 - pelo seu grande efeito à saúde. O teor proposto de 8% é muito elevado para compostos sabidamente cancerígenos.</p> <p>4- Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238:</p> <p>A própria Nota Técnica menciona que as parafinas do diesel estão associadas com entupimentos no sistema diesel. Alguns fabricantes de veículos também mencionam isso nos manuais técnicos. É inadmissível a ANP exigir, na nova especificação de biodiesel, uma alteração do teor máximo de monoglicerídeos de 0,7% para 0,4%, com a justificativa de que poderia ser um causador de entupimentos. Enquanto isso, não há sequer uma proposta de medição do teor de parafinas no Diesel, sabidamente causadoras de entupimentos.</p> <p>5- Tab. X</p> <p>Considerando a importância de monitorar e controlar os contaminantes metálicos no combustível:</p>
--	--	--	---

			Incorporar características de controle de qualidade adicionais, similares aos já exigidos para o Diesel Verde (RANP 842/2021).
Gabriela da Silveira Figueiredo / Action Consultoria	Tabela 1	<p>1- Ponto de Fulgor, mín °C 55,0.</p> <p>2-Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751.</p> <p>3-Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500.</p> <p>4-Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238.</p> <p>5- Tab X.</p> <p>Nova Tabela X - Especificação adicional do diesel A para fins de fiscalização.</p>	<p>1- Ponto de Fulgor, mín °C 55,0:</p> <p>Por uma questão de segurança, o ponto de fulgor deve ser aumentado.</p> <p>Mercado Europeu trabalha com valores bem mais elevados e o valor aqui proposto está em linha com o especificado para o Diesel de Referência.</p> <p>A especificação atual, europeia e americana apresentam pontos intermediários que limitam a presença de compostos leves e compostos pesados. Vide item 222 da Nota Técnica.</p> <p>No Brasil, a permissão de um ponto de fulgor mais baixo foi compensada com uma temperatura mínima para os primeiros 10% evaporados (T10). A faixa de temperatura para T50 busca assegurar um perfil adequado da distribuição de peso molecular e volatilidade do Diesel A (T50) e o limite as frações mais pesadas está presente no T85 (S500), T90 (S1800).</p> <p>Um combustível para o ciclo Diesel com elevado teor de pesados/ muito pesados pode levar a problemas de contaminação do óleo lubrificante no longo prazo. Um</p>

		<p>Teores de elementos (Al, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Mo, Na, Ni, P, Pb, Pd, Pt, Sn, Sr, Ti, V e Zn), máx. Unidade: mg/Kg Limite: 1,0 por elemento Método: D7111 ou UOP 389 Nota: Os teores de elementos, especificados conforme Tabela X não são exigidos obrigatoriamente no certificado da qualidade do diesel A, mas seus limites devem ser atendidos para fins de fiscalização, ficando o produtor ou importador de diesel A responsáveis pelo não atendimento aos limites estabelecidos.</p>	<p>combustível com elevado teor de leves também pode alterar o comportamento dos motores, consumo e outros efeitos desconhecidos. Acrescente-se a esta alteração poderá deixar o combustível no campo muito diferente do combustível de referência (RANP 864/2021).</p> <p>2- Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751:</p> <p>Falta a inclusão desta análise para o Diesel B para o distribuidor, seguindo norma adequada (Rancimat). Sugere-se aceitar/ definir a realização a partir de amostras compostas (como a condutividade).</p> <p>3- Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500:</p> <p>Pela importância deste componente para as emissões de poluentes, o mesmo parâmetro deve ser aplicado também para o Diesel A S500 - pelo seu grande efeito à saúde. O teor proposto de 8% é muito elevado para compostos sabidamente cancerígenos.</p> <p>4- Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238:</p>
--	--	---	--

			<p>A própria Nota Técnica menciona que as parafinas do diesel estão associadas com entupimentos no sistema diesel. Alguns fabricantes de veículos também mencionam isso nos manuais técnicos. É inadmissível a ANP exigir, na nova especificação de biodiesel, uma alteração do teor máximo de monoglicerídeos de 0,7% para 0,4%, com a justificativa de que poderia ser um causador de entupimentos. Enquanto isso, não há sequer uma proposta de medição do teor de parafinas no Diesel, sabidamente causadoras de entupimentos.</p> <p>5- Tab. X</p> <p>Considerando a importância de monitorar e controlar os contaminantes metálicos no combustível: Incorporar características de controle de qualidade adicionais, similares aos já exigidos para o Diesel Verde (RANP 842/2021).</p>
José Edson Galvão / ABINPET	Tabela 1	<p>1- Ponto de Fulgor, mín °C 55,0.</p> <p>2-Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751.</p> <p>3-Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500.</p>	<p>1- Ponto de Fulgor, mín °C 55,0:</p> <p>Por uma questão de segurança, o ponto de fulgor deve ser aumentado.</p> <p>Mercado Europeu trabalha com valores bem mais elevados e o valor aqui proposto está em linha com o especificado para o Diesel de Referência.</p> <p>A especificação atual, europeia e americana apresentam pontos intermediários que limitam a presença de</p>

		<p>4-Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238.</p> <p>5- Tab X.</p> <p>Nova Tabela X - Especificação adicional do diesel A para fins de fiscalização. Teores de elementos (Al, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Mo, Na, Ni, P, Pb, Pd, Pt, Sn, Sr, Ti, V e Zn), máx. Unidade: mg/Kg Limite: 1,0 por elemento Método: D7111 ou UOP 389 Nota: Os teores de elementos, especificados conforme Tabela X não são exigidos obrigatoriamente no certificado da qualidade do diesel A, mas seus limites devem ser atendidos para fins de fiscalização, ficando o produtor ou importador de diesel A responsáveis pelo não atendimento aos limites estabelecidos.</p>	<p>compostos leves e compostos pesados. Vide item 222 da Nota Técnica.</p> <p>No Brasil, a permissão de um ponto de fulgor mais baixo foi compensada com uma temperatura mínima para os primeiros 10% evaporados (T10). A faixa de temperatura para T50 busca assegurar um perfil adequado da distribuição de peso molecular e volatilidade do Diesel A (T50) e o limite as frações mais pesadas está presente no T85 (S500), T90 (S1800).</p> <p>Um combustível para o ciclo Diesel com elevado teor de pesados/ muito pesados pode levar a problemas de contaminação do óleo lubrificante no longo prazo. Um combustível com elevado teor de leves também pode alterar o comportamento dos motores, consumo e outros efeitos desconhecidos.</p> <p>Acrescente-se a esta alteração poderá deixar o combustível no campo muito diferente do combustível de referência (RANP 864/2021).</p> <p>2- Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751:</p> <p>Falta a inclusão desta análise para o Diesel B para o distribuidor, seguindo norma adequada (Rancimat). Sugere-se aceitar/ definir a realização a partir de amostras compostas (como a condutividade).</p> <p>3- Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx.</p>
--	--	--	---

			<p>1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500:</p> <p>Pela importância deste componente para as emissões de poluentes, o mesmo parâmetro deve ser aplicado também para o Diesel A S500 - pelo seu grande efeito à saúde. O teor proposto de 8% é muito elevado para compostos sabidamente cancerígenos.</p> <p>4- Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238:</p> <p>A própria Nota Técnica menciona que as parafinas do diesel estão associadas com entupimentos no sistema diesel. Alguns fabricantes de veículos também mencionam isso nos manuais técnicos. É inadmissível a ANP exigir, na nova especificação de biodiesel, uma alteração do teor máximo de monoglicerídeos de 0,7% para 0,4%, com a justificativa de que poderia ser um causador de entupimentos. Enquanto isso, não há sequer uma proposta de medição do teor de parafinas no Diesel, sabidamente causadoras de entupimentos.</p> <p>5- Tab. X</p> <p>Considerando a importância de monitorar e controlar os contaminantes metálicos no combustível:</p>
--	--	--	---

			Incorporar características de controle de qualidade adicionais, similares aos já exigidos para o Diesel Verde (RANP 842/2021).
Alceu Moreira da Silva / Câmara dos Deputados	Tabela 1	<p>1- Ponto de Fulgor, mín °C 55,0.</p> <p>2-Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751.</p> <p>3-Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500.</p> <p>4-Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238.</p> <p>5- Tab X.</p> <p>Nova Tabela X - Especificação adicional do diesel A para fins de fiscalização.</p>	<p>1- Ponto de Fulgor, mín °C 55,0:</p> <p>Por uma questão de segurança, o ponto de fulgor deve ser aumentado.</p> <p>Mercado Europeu trabalha com valores bem mais elevados e o valor aqui proposto está em linha com o especificado para o Diesel de Referência.</p> <p>A especificação atual, europeia e americana apresentam pontos intermediários que limitam a presença de compostos leves e compostos pesados. Vide item 222 da Nota Técnica.</p> <p>No Brasil, a permissão de um ponto de fulgor mais baixo foi compensada com uma temperatura mínima para os primeiros 10% evaporados (T10). A faixa de temperatura para T50 busca assegurar um perfil adequado da distribuição de peso molecular e volatilidade do Diesel A (T50) e o limite as frações mais pesadas está presente no T85 (S500), T90 (S1800).</p> <p>Um combustível para o ciclo Diesel com elevado teor de pesados/ muito pesados pode levar a problemas de contaminação do óleo lubrificante no longo prazo. Um</p>

		<p>Teores de elementos (Al, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Mo, Na, Ni, P, Pb, Pd, Pt, Sn, Sr, Ti, V e Zn), máx. Unidade: mg/Kg Limite: 1,0 por elemento Método: D7111 ou UOP 389 Nota: Os teores de elementos, especificados conforme Tabela X não são exigidos obrigatoriamente no certificado da qualidade do diesel A, mas seus limites devem ser atendidos para fins de fiscalização, ficando o produtor ou importador de diesel A responsáveis pelo não atendimento aos limites estabelecidos.</p>	<p>combustível com elevado teor de leves também pode alterar o comportamento dos motores, consumo e outros efeitos desconhecidos. Acrescente-se a esta alteração poderá deixar o combustível no campo muito diferente do combustível de referência (RANP 864/2021).</p> <p>2- Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751:</p> <p>Falta a inclusão desta análise para o Diesel B para o distribuidor, seguindo norma adequada (Rancimat). Sugere-se aceitar/ definir a realização a partir de amostras compostas (como a condutividade).</p> <p>3- Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500:</p> <p>Pela importância deste componente para as emissões de poluentes, o mesmo parâmetro deve ser aplicado também para o Diesel A S500 - pelo seu grande efeito à saúde. O teor proposto de 8% é muito elevado para compostos sabidamente cancerígenos.</p> <p>4- Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238:</p>
--	--	---	--

			<p>A própria Nota Técnica menciona que as parafinas do diesel estão associadas com entupimentos no sistema diesel. Alguns fabricantes de veículos também mencionam isso nos manuais técnicos. É inadmissível a ANP exigir, na nova especificação de biodiesel, uma alteração do teor máximo de monoglicerídeos de 0,7% para 0,4%, com a justificativa de que poderia ser um causador de entupimentos. Enquanto isso, não há sequer uma proposta de medição do teor de parafinas no Diesel, sabidamente causadoras de entupimentos.</p> <p style="text-align: center;">5- Tab. X</p> <p>Considerando a importância de monitorar e controlar os contaminantes metálicos no combustível: Incorporar características de controle de qualidade adicionais, similares aos já exigidos para o Diesel Verde (RANP 842/2021).</p>
David Alimandro Corrêa	Tabela 1	<p>1- Ponto de Fulgor, mín °C 55,0.</p> <p>2-Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751.</p> <p>3-Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500.</p>	<p>1- Ponto de Fulgor, mín °C 55,0:</p> <p>Por uma questão de segurança, o ponto de fulgor deve ser aumentado.</p> <p>Mercado Europeu trabalha com valores bem mais elevados e o valor aqui proposto está em linha com o especificado para o Diesel de Referência.</p> <p>A especificação atual, europeia e americana apresentam pontos intermediários que limitam a presença de</p>

		<p>4-Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238.</p> <p>5- Tab X.</p> <p>Nova Tabela X - Especificação adicional do diesel A para fins de fiscalização. Teores de elementos (Al, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Mo, Na, Ni, P, Pb, Pd, Pt, Sn, Sr, Ti, V e Zn), máx. Unidade: mg/Kg Limite: 1,0 por elemento Método: D7111 ou UOP 389 Nota: Os teores de elementos, especificados conforme Tabela X não são exigidos obrigatoriamente no certificado da qualidade do diesel A, mas seus limites devem ser atendidos para fins de fiscalização, ficando o produtor ou importador de diesel A responsáveis pelo não atendimento aos limites estabelecidos.</p>	<p>compostos leves e compostos pesados. Vide item 222 da Nota Técnica.</p> <p>No Brasil, a permissão de um ponto de fulgor mais baixo foi compensada com uma temperatura mínima para os primeiros 10% evaporados (T10). A faixa de temperatura para T50 busca assegurar um perfil adequado da distribuição de peso molecular e volatilidade do Diesel A (T50) e o limite as frações mais pesadas está presente no T85 (S500), T90 (S1800).</p> <p>Um combustível para o ciclo Diesel com elevado teor de pesados/ muito pesados pode levar a problemas de contaminação do óleo lubrificante no longo prazo. Um combustível com elevado teor de leves também pode alterar o comportamento dos motores, consumo e outros efeitos desconhecidos.</p> <p>Acrescente-se a esta alteração poderá deixar o combustível no campo muito diferente do combustível de referência (RANP 864/2021).</p> <p>2- Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751:</p> <p>Falta a inclusão desta análise para o Diesel B para o distribuidor, seguindo norma adequada (Rancimat). Sugere-se aceitar/ definir a realização a partir de amostras compostas (como a condutividade).</p> <p>3- Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx.</p>
--	--	--	---

			<p>1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500:</p> <p>Pela importância deste componente para as emissões de poluentes, o mesmo parâmetro deve ser aplicado também para o Diesel A S500 - pelo seu grande efeito à saúde. O teor proposto de 8% é muito elevado para compostos sabidamente cancerígenos.</p> <p>4- Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238:</p> <p>A própria Nota Técnica menciona que as parafinas do diesel estão associadas com entupimentos no sistema diesel. Alguns fabricantes de veículos também mencionam isso nos manuais técnicos. É inadmissível a ANP exigir, na nova especificação de biodiesel, uma alteração do teor máximo de monoglicerídeos de 0,7% para 0,4%, com a justificativa de que poderia ser um causador de entupimentos. Enquanto isso, não há sequer uma proposta de medição do teor de parafinas no Diesel, sabidamente causadoras de entupimentos.</p> <p>5- Tab. X</p> <p>Considerando a importância de monitorar e controlar os contaminantes metálicos no combustível:</p>
--	--	--	---

			Incorporar características de controle de qualidade adicionais, similares aos já exigidos para o Diesel Verde (RANP 842/2021).
Robson Rodrigues Antunes / Potencial Biodiesel	Tabela 1	<p>Ponto de Fulgor, mín °C 55,0</p> <p>Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751</p> <p>Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500.</p> <p>Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238</p>	<p>Ponto de Fulgor: Por uma questão de segurança, o ponto de fulgor deve ser aumentado. Mercado Europeu trabalha com valores bem mais elevados e o valor aqui proposto está em linha com o especificado para o Diesel de Referência.</p> <p>A especificação atual, europeia e americana apresentam pontos intermediários que limitam a presença de compostos leves e compostos pesados. Vide item 222 da Nota Técnica.</p> <p>No Brasil, a permissão de um ponto de fulgor mais baixo foi compensada com uma temperatura mínima para os primeiros 10% evaporados (T10). A faixa de temperatura para T50 busca assegurar um perfil adequado da distribuição de peso molecular e volatilidade do Diesel A (T50) e o limite as frações mais pesadas está presente no T85 (S500), T90 (S1800).</p> <p>Um combustível para o ciclo Diesel com elevado teor de pesados/ muito pesados pode levar a problemas de contaminação do óleo lubrificante no longo prazo. Um combustível com elevado teor de leves também pode</p>

			<p>alterar o comportamento dos motores, consumo e outros efeitos desconhecidos.</p> <p>Acrescente-se a esta alteração poderá deixar o combustível no campo muito diferente do combustível de referência (RANP 864/2021).</p> <p>Estabilidade a oxidação:</p> <p>Falta a inclusão desta análise para o Diesel B para o distribuidor, seguindo norma adequada (Rancimat). Sugere-se aceitar/ definir a realização a partir de amostras compostas (como a condutividade).</p> <p>Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos:</p> <p>Pela importância deste componente para as emissões de poluentes, o mesmo parâmetro deve ser aplicado também para o Diesel A S500 - pelo seu grande efeito à saúde. O teor proposto de 8% é muito elevado para compostos sabidamente cancerígenos.</p> <p>Parafinas no Diesel A S10 e A S-500:</p> <p>A própria Nota Técnica menciona que as parafinas do diesel estão associadas com entupimentos no sistema diesel. Alguns fabricantes de veículos também mencionam isso nos manuais técnicos. É inadmissível a ANP exigir, na nova especificação de biodiesel, uma alteração do teor máximo de monoglicerídeos de 0,7% para 0,4%, com a justificativa de que poderia ser um causador de entupimentos. Enquanto isso, não há sequer</p>
--	--	--	--

			<p>uma proposta de medição do teor de parafinas no Diesel, sabidamente causadoras de entupimentos.</p>
<p>Osli Barreto Camilo Júnior</p>	<p>Tabela 1</p>	<p>1- Ponto de Fulgor, mín °C 55,0.</p> <p>2-Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751.</p> <p>3-Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500.</p> <p>4-Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238.</p> <p>5- Tab X.</p> <p>Nova Tabela X - Especificação adicional do diesel A para fins de fiscalização.</p>	<p>1- Ponto de Fulgor, mín °C 55,0:</p> <p>Por uma questão de segurança, o ponto de fulgor deve ser aumentado.</p> <p>Mercado Europeu trabalha com valores bem mais elevados e o valor aqui proposto está em linha com o especificado para o Diesel de Referência.</p> <p>A especificação atual, europeia e americana apresentam pontos intermediários que limitam a presença de compostos leves e compostos pesados. Vide item 222 da Nota Técnica.</p> <p>No Brasil, a permissão de um ponto de fulgor mais baixo foi compensada com uma temperatura mínima para os primeiros 10% evaporados (T10). A faixa de temperatura para T50 busca assegurar um perfil adequado da distribuição de peso molecular e volatilidade do Diesel A (T50) e o limite as frações mais pesadas está presente no T85 (S500), T90 (S1800).</p> <p>Um combustível para o ciclo Diesel com elevado teor de pesados/ muito pesados pode levar a problemas de contaminação do óleo lubrificante no longo prazo. Um</p>

		<p>Teores de elementos (Al, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Mo, Na, Ni, P, Pb, Pd, Pt, Sn, Sr, Ti, V e Zn), máx. Unidade: mg/Kg Limite: 1,0 por elemento Método: D7111 ou UOP 389 Nota: Os teores de elementos, especificados conforme Tabela X não são exigidos obrigatoriamente no certificado da qualidade do diesel A, mas seus limites devem ser atendidos para fins de fiscalização, ficando o produtor ou importador de diesel A responsáveis pelo não atendimento aos limites estabelecidos.</p>	<p>combustível com elevado teor de leves também pode alterar o comportamento dos motores, consumo e outros efeitos desconhecidos. Acrescente-se a esta alteração poderá deixar o combustível no campo muito diferente do combustível de referência (RANP 864/2021).</p> <p>2- Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751:</p> <p>Falta a inclusão desta análise para o Diesel B para o distribuidor, seguindo norma adequada (Rancimat). Sugere-se aceitar/ definir a realização a partir de amostras compostas (como a condutividade).</p> <p>3- Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500:</p> <p>Pela importância deste componente para as emissões de poluentes, o mesmo parâmetro deve ser aplicado também para o Diesel A S500 - pelo seu grande efeito à saúde. O teor proposto de 8% é muito elevado para compostos sabidamente cancerígenos.</p> <p>4- Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238:</p>
--	--	---	--

			<p>A própria Nota Técnica menciona que as parafinas do diesel estão associadas com entupimentos no sistema diesel. Alguns fabricantes de veículos também mencionam isso nos manuais técnicos. É inadmissível a ANP exigir, na nova especificação de biodiesel, uma alteração do teor máximo de monoglicerídeos de 0,7% para 0,4%, com a justificativa de que poderia ser um causador de entupimentos. Enquanto isso, não há sequer uma proposta de medição do teor de parafinas no Diesel, sabidamente causadoras de entupimentos.</p> <p>5- Tab. X</p> <p>Considerando a importância de monitorar e controlar os contaminantes metálicos no combustível: Incorporar características de controle de qualidade adicionais, similares aos já exigidos para o Diesel Verde (RANP 842/2021).</p>
<p>Leonardo Botelho Zilio / Sindicato da Indústria de Biodiesel e Biocombustíveis do Estado do Rio Grande do Sul</p>	<p>Tabela 1</p>	<p>Ponto de Fulgor, mín °C 55,0</p> <p>Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751</p> <p>Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500.</p>	<p>Ponto de Fulgor, mín °C 55,0</p> <p>A especificação atual, europeia e americana apresentam pontos intermediários que limitam a presença de compostos leves e compostos pesados. Vide item 222 da Nota Técnica.</p> <p>No Brasil, a permissão de um ponto de fulgor mais baixo foi compensada com uma temperatura mínima para os primeiros 10% evaporados (T10). A faixa de temperatura para T50 busca assegurar um perfil adequado da</p>

		<p>Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238</p>	<p>distribuição de peso molecular e volatilidade do Diesel A (T50) e o limite as frações mais pesadas está presente no T85 (S500), T90 (S1800).</p> <p>Um combustível para o ciclo Diesel com elevado teor de pesados/ muito pesados pode levar a problemas de contaminação do óleo lubrificante no longo prazo. Um combustível com elevado teor de leves também pode alterar o comportamento dos motores, consumo e outros efeitos desconhecidos.</p> <p>Acrescente-se a esta alteração poderá deixar o combustível no campo muito diferente do combustível de referência (RANP 864/2021).</p> <p>Falta a inclusão desta análise para o Diesel B para o distribuidor, seguindo norma adequada (Rancimat). Sugere-se aceitar/ definir a realização a partir de amostras compostas (como a condutividade).</p> <p>Pela importância deste componente para as emissões de poluentes, o mesmo parâmetro deve ser aplicado também para o Diesel A S500 - pelo seu grande efeito à saúde. O teor proposto de 8% é muito elevado para compostos sabidamente cancerígenos.</p> <p>A própria Nota Técnica menciona que as parafinas do diesel estão associadas com entupimentos no sistema diesel. Alguns fabricantes de veículos também mencionam isso nos manuais técnicos. É inadmissível a ANP exigir, na nova especificação de biodiesel, uma</p>
--	--	---	---

			<p>alteração do teor máximo de monoglicerídeos de 0,7% para 0,4%, com a justificativa de que poderia ser um causador de entupimentos. Enquanto isso, não há sequer uma proposta de medição do teor de parafinas no Diesel, sabidamente causadoras de entupimentos.</p>
<p>Ricardo José Magalhães Barros / Câmara dos Deputados</p>	<p>Tabela 1</p>	<p>1- Ponto de Fulgor, mín °C 55,0.</p> <p>2-Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751.</p> <p>3-Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500.</p> <p>4-Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238.</p> <p>5- Tab X.</p> <p>Nova Tabela X - Especificação adicional do diesel A para fins de fiscalização.</p>	<p>1- Ponto de Fulgor, mín °C 55,0:</p> <p>Por uma questão de segurança, o ponto de fulgor deve ser aumentado.</p> <p>Mercado Europeu trabalha com valores bem mais elevados e o valor aqui proposto está em linha com o especificado para o Diesel de Referência.</p> <p>A especificação atual, europeia e americana apresentam pontos intermediários que limitam a presença de compostos leves e compostos pesados. Vide item 222 da Nota Técnica.</p> <p>No Brasil, a permissão de um ponto de fulgor mais baixo foi compensada com uma temperatura mínima para os primeiros 10% evaporados (T10). A faixa de temperatura para T50 busca assegurar um perfil adequado da distribuição de peso molecular e volatilidade do Diesel A (T50) e o limite as frações mais pesadas está presente no T85 (S500), T90 (S1800).</p> <p>Um combustível para o ciclo Diesel com elevado teor de pesados/ muito pesados pode levar a problemas de contaminação do óleo lubrificante no longo prazo. Um</p>

		<p>Teores de elementos (Al, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Mo, Na, Ni, P, Pb, Pd, Pt, Sn, Sr, Ti, V e Zn), máx. Unidade: mg/Kg Limite: 1,0 por elemento Método: D7111 ou UOP 389 Nota: Os teores de elementos, especificados conforme Tabela X não são exigidos obrigatoriamente no certificado da qualidade do diesel A, mas seus limites devem ser atendidos para fins de fiscalização, ficando o produtor ou importador de diesel A responsáveis pelo não atendimento aos limites estabelecidos.</p>	<p>combustível com elevado teor de leves também pode alterar o comportamento dos motores, consumo e outros efeitos desconhecidos. Acrescente-se a esta alteração poderá deixar o combustível no campo muito diferente do combustível de referência (RANP 864/2021).</p> <p>2- Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751:</p> <p>Falta a inclusão desta análise para o Diesel B para o distribuidor, seguindo norma adequada (Rancimat). Sugere-se aceitar/ definir a realização a partir de amostras compostas (como a condutividade).</p> <p>3- Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500:</p> <p>Pela importância deste componente para as emissões de poluentes, o mesmo parâmetro deve ser aplicado também para o Diesel A S500 - pelo seu grande efeito à saúde. O teor proposto de 8% é muito elevado para compostos sabidamente cancerígenos.</p> <p>4- Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238:</p>
--	--	---	--

			<p>A própria Nota Técnica menciona que as parafinas do diesel estão associadas com entupimentos no sistema diesel. Alguns fabricantes de veículos também mencionam isso nos manuais técnicos. É inadmissível a ANP exigir, na nova especificação de biodiesel, uma alteração do teor máximo de monoglicerídeos de 0,7% para 0,4%, com a justificativa de que poderia ser um causador de entupimentos. Enquanto isso, não há sequer uma proposta de medição do teor de parafinas no Diesel, sabidamente causadoras de entupimentos.</p> <p>5- Tab. X</p> <p>Considerando a importância de monitorar e controlar os contaminantes metálicos no combustível: Incorporar características de controle de qualidade adicionais, similares aos já exigidos para o Diesel Verde (RANP 842/2021).</p>
<p>Irineu Boff / SINDICATO DA INDÚSTRIA DE ÓLEOS VEGETAIS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL</p>	<p>Tabela 1</p>	<p>Ponto de Fulgor, mín °C 55,0</p> <p>Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751</p> <p>Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500.</p>	<p>Por uma questão de segurança, o ponto de fulgor deve ser aumentado.</p> <p>Mercado Europeu trabalha com valores bem mais elevados e o valor aqui proposto está em linha com o especificado para o Diesel de Referência.</p> <p>A especificação atual, europeia e americana apresentam pontos intermediários que limitam a presença de compostos leves e compostos pesados. Vide item 222 da Nota Técnica.</p>

		<p>Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238</p>	<p>No Brasil, a permissão de um ponto de fulgor mais baixo foi compensada com uma temperatura mínima para os primeiros 10% evaporados (T10). A faixa de temperatura para T50 busca assegurar um perfil adequado da distribuição de peso molecular e volatilidade do Diesel A (T50) e o limite as frações mais pesadas está presente no T85 (S500), T90 (S1800).</p> <p>Um combustível para o ciclo Diesel com elevado teor de pesados/ muito pesados pode levar a problemas de contaminação do óleo lubrificante no longo prazo. Um combustível com elevado teor de leves também pode alterar o comportamento dos motores, consumo e outros efeitos desconhecidos.</p> <p>Acrescente-se a esta alteração poderá deixar o combustível no campo muito diferente do combustível de referência (RANP 864/2021</p> <p>Falta a inclusão desta análise para o Diesel B para o distribuidor, seguindo norma adequada (Rancimat). Sugere-se aceitar/ definir a realização a partir de amostras compostas (como a condutividade).</p> <p>Pela importância deste componente para as emissões de poluentes, o mesmo parâmetro deve ser aplicado também para o Diesel A S500 - pelo seu grande efeito à saúde. O teor proposto de 8% é muito elevado para compostos sabidamente cancerígenos.</p>
--	--	---	--

			<p>A própria Nota Técnica menciona que as parafinas do diesel estão associadas com entupimentos no sistema diesel. Alguns fabricantes de veículos também mencionam isso nos manuais técnicos. É inadmissível a ANP exigir, na nova especificação de biodiesel, uma alteração do teor máximo de monoglicerídeos de 0,7% para 0,4%, com a justificativa de que poderia ser um causador de entupimentos. Enquanto isso, não há sequer uma proposta de medição do teor de parafinas no Diesel, sabidamente causadoras de entupimentos.</p>
<p>Sergio Tadeu Cabral Beltrão / União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene</p>	<p>Tabela 1</p>	<p>Ponto de Fulgor, mín °C 55,0</p> <p>Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751</p> <p>Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500.</p> <p>Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1%. Norma: ASTM D 3238</p> <p>Nova Tabela X - Especificação adicional do diesel A para fins de fiscalização.</p>	<p>Ponto de Fulgor, mín °C 55,0</p> <p>Por questão de segurança, o ponto de fulgor deve ser aumentado. O Mercado Europeu trabalha com valores bem mais elevados e o valor aqui proposto está em linha com o especificado para o Diesel de Referência.</p> <p>As especificações atuais, europeia e americana, apresentam pontos intermediários que limitam a presença de compostos leves e compostos pesados. Vide item 222 da Nota Técnica.</p> <p>No Brasil, a permissão de um ponto de fulgor mais baixo foi compensada com uma temperatura mínima para os primeiros 10% evaporados (T10). A faixa de temperatura para T50 busca assegurar um perfil adequado da distribuição de peso molecular e volatilidade do Diesel A (T50) e o limite as frações mais pesadas está presente no T85 (S500), T90 (S1800).</p> <p>Um combustível para o ciclo Diesel com elevado teor de pesados/ muito pesados pode levar a problemas de contaminação do óleo lubrificante no longo prazo. Um</p>

		<p>Teores de elementos (Al, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Mo, Na, Ni, P, Pb, Pd, Pt, Sn, Sr, Ti, V e Zn), máx. Unidade: mg/Kg Limite: 1,0 por elemento Método: D7111 ou UOP 389 Nota: Os teores de elementos, especificados conforme Tabela X não são exigidos obrigatoriamente no certificado da qualidade do diesel A, mas seus limites devem ser atendidos para fins de fiscalização, ficando o produtor ou importador de diesel A responsáveis pelo não atendimento aos limites estabelecidos.</p>	<p>combustível com elevado teor de leves também pode alterar o comportamento dos motores, consumo e outros efeitos desconhecidos. Acrescente-se a esta alteração poderá deixar o combustível no campo muito diferente do combustível de referência (RANP 864/2021).</p> <p>Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751 Falta a inclusão desta análise para o Diesel B para o distribuidor, seguindo norma adequada (Rancimat). Sugere-se aceitar/ definir a realização a partir de amostras compostas (como a condutividade).</p> <p>Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500. Pela importância deste componente para as emissões de poluentes, o mesmo parâmetro deve ser aplicado também para o Diesel A S500 - pelo seu grande efeito à saúde. O teor proposto de 8% é muito elevado para compostos sabidamente cancerígenos.</p> <p>Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238 A própria Nota Técnica menciona que as parafinas do diesel estão associadas com entupimentos no sistema</p>
--	--	---	--

			<p>diesel. Alguns fabricantes de veículos também mencionam isso nos manuais técnicos. É inadmissível a ANP exigir, na nova especificação de biodiesel, uma alteração do teor máximo de monoglicérides de 0,7% para 0,4%, com a justificativa de que poderia ser um causador de entupimentos. Enquanto isso, não há sequer uma proposta de medição do teor de parafinas no Diesel, sabidamente causadoras de entupimentos.</p> <p>Nova Tabela X - Especificação adicional do diesel A para fins de fiscalização.</p> <p>Teores de elementos (Al, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Mo, Na, Ni, P, Pb, Pd, Pt, Sn, Sr, Ti, V e Zn), máx. Unidade: mg/Kg Limite: 1,0 por elemento Método: D7111 ou UOP 389</p> <p>Nota: Os teores de elementos, especificados conforme Tabela X não são exigidos obrigatoriamente no certificado da qualidade do diesel A, mas seus limites devem ser atendidos para fins de fiscalização, ficando o produtor ou importador de diesel A responsáveis pelo não atendimento aos limites estabelecidos.</p> <p>Considerando a importância de monitorar e controlar os contaminantes metálicos no combustível: Incorporar características de controle de qualidade adicionais, similares aos já exigidos para o Diesel Verde (RANP 842/2021).</p>
--	--	--	---

<p>André Meloni Nassar / ABIOVE</p>	<p>Tabela 1</p>	<p>1) Alterar: Estabilidade à oxidação mín. (para o diesel B): incluir 20h – método Rancimat modificado (DIN 15751);</p> <p>2) Incluir: Teor de parafinas (máx.): ANP deve monitorar para definir um limite seguro visando a preservação da funcionalidade do sistema de filtragem dos veículos.</p>	<p>1) Garantia de que o produto final, e não seus componentes intermediários, atende o que se espera do combustível. Esse valor coincide com a exigência europeia e com o pleito dos fabricantes de automóveis no Relatório dos Testes do B15.</p> <p>2) Ocorrências de entupimento de filtros, sobretudo a frio, são históricas, mesmo antes da introdução do biodiesel na composição do diesel comercial. Entretanto, hoje se atribui toda a responsabilidade dessas falhas ao biodiesel, quando se sabe que as parafinas mais pesadas (ex. hexadecano, octadecano e outras) estão presentes no diesel e têm ponto de solidificação superior a 15C. Um controle do limite desses compostos é extremamente importante.</p>
<p>Waldemar Henrique Hansted Pocay / Bianchini SA Indústria Comércio e Agricultura</p>	<p>Tabela 1</p>	<p>'- Ponto de Fulgor, mín 55,0 °C - Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751 - Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500. - Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238 - Nova Tabela X - Especificação adicional do diesel A para fins de fiscalização. Teores de elementos (Al, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Mo, Na, Ni, P, Pb, Pd, Pt,</p>	<p>'- Ponto de Fulgor, mín 55,0 °C - Por uma questão de segurança, o ponto de fulgor deve ser aumentado. Mercado Europeu trabalha com valores bem mais elevados e o valor aqui proposto está em linha com o especificado para o Diesel de Referência. A especificação atual, europeia e americana apresentam pontos intermediários que limitam a presença de compostos leves e compostos pesados. Vide item 222 da Nota Técnica. No Brasil, a permissão de um ponto de fulgor mais baixo foi compensada com uma temperatura mínima para os primeiros 10% evaporados (T10). A faixa de temperatura para T50 busca assegurar um perfil adequado da distribuição de peso molecular e volatilidade do Diesel A (T50) e o limite as frações mais</p>

		<p>Sn, Sr, Ti, V e Zn), máx. Unidade: mg/Kg Limite: 1,0 por elemento Método: D7111 ou UOP 389 Nota: Os teores de elementos, especificados conforme Tabela X não são exigidos obrigatoriamente no certificado da qualidade do diesel A, mas seus limites devem ser atendidos para fins de fiscalização, ficando o produtor ou importador de diesel A responsáveis pelo não atendimento aos limites estabelecidos.</p>	<p>pesadas está presente no T85 (S500), T90 (S1800). Um combustível para o ciclo Diesel com elevado teor de pesados/ muito pesados pode levar a problemas de contaminação do óleo lubrificante no longo prazo. Um combustível com elevado teor de leves também pode alterar o comportamento dos motores, consumo e outros efeitos desconhecidos. Acrescente-se a esta alteração poderá deixar o combustível no campo muito diferente do combustível de referência (RANP 864/2021).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751 - Falta a inclusão desta análise para o Diesel B para o distribuidor, seguindo norma adequada (Rancimat). Sugere-se aceitar/ definir a realização a partir de amostras compostas (como a condutividade). - Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500. - Pela importância deste componente para as emissões de poluentes, o mesmo parâmetro deve ser aplicado também para o Diesel A S500 - pelo seu grande efeito à saúde. O teor proposto de 8% é muito elevado para compostos sabidamente cancerígenos. - Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238 - A
--	--	--	--

			<p>própria Nota Técnica menciona que as parafinas do diesel estão associadas com entupimentos no sistema diesel. Alguns fabricantes de veículos também mencionam isso nos manuais técnicos. É inadmissível a ANP exigir, na nova especificação de biodiesel, uma alteração do teor máximo de monoglicerídeos de 0,7% para 0,4%, com a justificativa de que poderia ser um causador de entupimentos. Enquanto isso, não há sequer uma proposta de medição do teor de parafinas no Diesel, sabidamente causadoras de entupimentos.</p> <p>- Nova Tabela X - Especificação adicional do diesel A para fins de fiscalização. Teores de elementos (Al, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Mo, Na, Ni, P, Pb, Pd, Pt, Sn, Sr, Ti, V e Zn), máx. Unidade: mg/Kg Limite: 1,0 por elemento Método: D7111 ou UOP 389 Nota: Os teores de elementos, especificados conforme Tabela X não são exigidos obrigatoriamente no certificado da qualidade do diesel A, mas seus limites devem ser atendidos para fins de fiscalização, ficando o produtor ou importador de diesel A responsáveis pelo não atendimento aos limites estabelecidos. - Considerando a importância de monitorar e controlar os contaminantes metálicos no combustível: Incorporar características de controle de qualidade adicionais, similares aos já exigidos para o Diesel Verde (RANP 842/2021).</p>
--	--	--	---

<p>Milena Oliveira Mansur / REAM PARTICIPAÇÕES S.A.</p>	<p>Tabela 1</p>	<p>Sobre estabilidade à oxidação Alterar DE: DIESEL A S00: Estabilidade à oxidação, máx = 2,5 mg/100ml PARA: Não se aplica</p>	<p>O limite máximo de estabilidade à oxidação entrou a partir da regulamentação do Diesel S50, que precedeu a migração para Diesel S10. Tal limite não existia na regulamentação do S500, o que é razoável já que correntes de diesel com maiores teores de enxofre, por não passarem por condições mais críticas do hidrotreatamento, tem compostos naturalmente mais estáveis à oxidação.</p> <p>A sugestão da REAM é a manutenção do cenário atual para este parâmetro, onde é aplicado apenas para o S10 o limite de 2,5mg/100mL.</p>
<p>José Mauro Cardoso / Acelen</p>	<p>Tabela 1</p>	<p>Exclusão das propostas de modificação dos itens (i) Estabilidade à oxidação, e (ii) Teor de água, para o Diesel A S500.</p>	<p>Entendemos que não se mostra oportuno, tampouco há benefício significativo, nas propostas de criação de novas obrigatoriedades técnicas para o S500, com custos de adaptação, para um produto que será descontinuado em breve no mercado brasileiro.</p>
<p>Donato Alexandre Gomes Aranda / LIPCAT/PROCAT/UFRJ</p>	<p>Tabela 1</p>	<p>Ponto de Fulgor, mín °C 55,0 Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751 Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500. Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238</p>	<p>Por uma questão de segurança, o ponto de fulgor deve ser aumentado.</p> <p>Mercado Europeu trabalha com valores bem mais elevados e o valor aqui proposto está em linha com o especificado para o Diesel de Referência. A especificação atual, europeia e americana apresentam pontos intermediários que limitam a presença de compostos leves e compostos pesados. Vide item 222 da Nota Técnica.</p> <p>No Brasil, a permissão de um ponto de fulgor mais baixo foi compensada com uma temperatura mínima para os primeiros 10% evaporados (T10). A faixa de temperatura para T50 busca assegurar um perfil adequado da</p>

			<p>distribuição de peso molecular e volatilidade do Diesel A (T50) e o limite as frações mais pesadas está presente no T85 (S500), T90 (S1800).</p> <p>Um combustível para o ciclo Diesel com elevado teor de pesados/ muito pesados pode levar a problemas de contaminação do óleo lubrificante no longo prazo. Um combustível com elevado teor de leves também pode alterar o comportamento dos motores, consumo e outros efeitos desconhecidos.</p> <p>Acrescente-se a esta alteração poderá deixar o combustível no campo muito diferente do combustível de referência (RANP 864/2021).</p> <p>Falta a inclusão da análise de estabilidade oxidativa para o Diesel B para o distribuidor, seguindo norma adequada (Rancimat). Sugere-se aceitar/ definir a realização a partir de amostras compostas (como a condutividade).</p> <p>Pela importância do componente teor máximo de hidrocarbonetos policíclicos aromáticos para as emissões de poluentes, o mesmo parâmetro deve ser aplicado também para o Diesel A S500 - pelo seu grande efeito à saúde. O teor proposto de 8% é muito elevado para compostos sabidamente cancerígenos.</p> <p>A própria Nota Técnica menciona que as parafinas do diesel estão associadas com entupimentos no sistema diesel. Alguns fabricantes de veículos também mencionam isso nos manuais técnicos. É inadmissível a ANP exigir, na nova especificação de biodiesel, uma alteração do teor máximo de monoglicérides de 0,7%</p>
--	--	--	---

			<p>para 0,4%, com a justificativa de que poderia ser um causador de entupimentos. Enquanto isso, não há sequer uma proposta de medição do teor de parafinas no Diesel, sabidamente causadoras de entupimentos.</p>
<p>Marcio Massão Ota Jr. / GRANOL INDUSTRIA, COMÉRCIO E EXPORATAÇÃO S/A</p>	<p>Tabela 1</p>	<p>1. PONTO FULGOR MIN 55°C; 2. INCLUSÃO ESTAB OXIDAÇÃO MIN 20H CONFORME DIN15751 P/ ÓLEO DIESEL B; 3. TEOR HICROCARBONETOS POLICÍCLICOS AROMÁTICOS MÁX 1,0 P/ DIESEL A S10 E A S500; 4. INCLUSÃO TEOR MÁX DE PARAFINAS NO DIESEL A S10 E A S500;</p>	<p>1. QUESTÕES DE SEGURANÇA. MERCADO EUROPEU JÁ TRABALHA C/ VALORES SUPERIORES. A FAIXA DE TEMP MÍN PARA O T50 (EVAPORADOS) BUSCA ASSEGURAR UM PERFIL ADEQUADO DA DISTRIBUIÇÃO DE PESO MOLECULAR E VOLATILIDADE DO DIESEL A (T50) E O LIMITE AS FRAÇÕES MAIS PESADAS ESTÁ PRESENTE NO T85 (S500) E T90(S1800). ELEVADO TEOR DE PESADOS PODEM LEVAR PROBLEMAS DE CONTAMINAÇÃO DO ÓLEO LUBRIFICANTES, ENQUANTO ELEVADO TEOR DE LEVES A ALTERAÇÃO DO COMPORTAMENTO DOS MOTORES, CONSUMO, ENTRE OUTROS; 2. FALTA INCLUSÃO DESTA ANÁLISE P/ O DISTRIBUIDOR, SEGUINDO NORMA ADEQUADA (RANCIMAT); 3. TEOR PROPOSTO DE 8% É MUITO ELEVADO P/ UM COMPOSTO SABIDAMENTE CANCERÍGENO; 4. A PRÓPRIA NOTA TÉCNICA (ASSIM COMO MANUAIS TÉCNICOS DE FABRICANTES DE VEÍCULOS) MENCIONA QUE AS PARAFINAS PRESENTES NO DIESEL ESTÃO ASSOCIADAS COM O ENTUPIAMENTO DO SISTEMA DIESEL. FATO ESTE TENTANDO SER ATRIBUÍDO AO USO DO BIODIESEL;</p>
<p>Jéssica Pereira Gonçalves / Potencial Petróleo Ltda</p>	<p>Tabela 1</p>	<p>1- Ponto de Fulgor, mín 55,0 °C. 2- Intermediário que limita a presença de compostos leves e pesados.</p>	<p>1 - A comercialização de combustíveis no continente europeu trabalha com valores mais elevados de Ponto de Fulgor. Aumentar o seu mínimo à (55,0 °C) traz mais</p>

		<p>3 - Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751</p> <p>4 - Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500.</p> <p>5 - Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238</p> <p>6 - Nova Tabela X - Especificação adicional do diesel A para fins de fiscalização. Teores de elementos (Al, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Mo, Na, Ni, P, Pb, Pd, Pt, Sn, Sr, Ti, V e Zn), máx. Unidade: mg/Kg Limite: 1,0 por elemento Método: D7111 ou UOP 389</p> <p>Nota: Os teores de elementos, especificados conforme Tabela X não são exigidos obrigatoriamente no certificado da qualidade do diesel A, mas seus limites devem ser atendidos para fins de fiscalização, ficando o produtor ou importador de diesel A responsáveis pelo não atendimento aos limites estabelecidos.</p>	<p>segurança, além de estar em linha com o especificado para o Diesel de Referência.</p> <p>2- O item 222 Nota Técnica, menciona que a especificação atual, europeia e americana apresentam pontos intermediários que limitam a presença de compostos leves e compostos pesados. No Brasil, a permissão de um ponto de fulgor mais baixo foi compensada com uma temperatura mínima para os primeiros 10% evaporados (T10). A faixa de temperatura para T50 busca assegurar um perfil adequado da distribuição de peso molecular e volatilidade do Diesel A (T50) e o limite as frações mais pesadas está presente no T85 (S500), T90 (S1800). Um combustível para o ciclo Diesel com elevado teor de pesados/ muito pesados pode levar a problemas de contaminação do óleo lubrificante no longo prazo, bem como um combustível com elevado teor de leves também pode alterar o comportamento dos motores, em termos de consumo, o desempenho linear destes motores e outros efeitos desconhecidos.</p> <p>3 - Incluir a análise “Estabilidade à oxidação (máx)” para o Diesel B para o distribuidor, seguindo norma adequada (Rancimat), desta maneira deixando alusivo o entendimento da interação entre (Diesel Tipo A + Biodiesel), para este parâmetro.</p> <p>4- Entendemos que o teor proposto à 8% permitido de hidrocarbonetos policíclicos aromáticos é elevado e</p>
--	--	---	---

			<p>contraditório as determinações e metas da COP 26, em um momento que se vive a Transição Energética mediante energias cada vez mais limpas.</p> <p>5 - Se faz necessária uma proposta de medição do teor de parafinas no Diesel (máx), associadas a família de Glicerídeos (mono, di, tri) advindas do Biodiesel, pois é sabido que estas são causadoras de entupimentos de filtros (associadas) principalmente em baixas temperaturas.</p> <p>6 - Considerando a importância de monitorar e controlar os contaminantes metálicos no combustível: Incorporar características de controle de qualidade adicionais, similares aos já exigidos para o Diesel Verde (RANP 842/2021).</p>
<p>Antonio Carlos Ventili Marques / APROBIO</p>	<p>Tabela 1</p>	<p>1 - Cor - Diesel B S500: Azul 2 - Ponto de Fulgor, mín °C 55,0 3 - Manter pontos intermediários no ensaio de destilação para Diesel A/B S10 e S500. "T10" e "T50" 4 - Estabilidade à oxidação, máx Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751 5 - Número de Cetano, mín A-S10 e B-S10: 48 A-S500 e B-S500: 42 6 - Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500</p>	<p>1 - Alterar o padrão de corante, em função do aumento da presença de óleo de palma como insumo para a produção de biodiesel.</p> <p>2 - Por uma questão de segurança, o ponto de fulgor deve ser aumentado. Mercado Europeu trabalha com valores bem mais elevados e o valor aqui proposto está em linha com o especificado para o Diesel de Referência.</p> <p>3 - A especificação atual, europeia e americana apresentam pontos intermediários que limitam a presença de compostos leves e compostos pesados. Vide item 222 da Nota Técnica. No Brasil, a permissão de um ponto de fulgor mais baixo foi compensada com uma temperatura mínima para os primeiros 10% evaporados</p>

		<p>7 - Nova tabela "X" - Especificação adicional do diesel A para fins de fiscalização Teores de elementos (Al, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Mo, Na, Ni, P, Pb, Pd, Pt, Sn, Sr, Ti, V e Zn), máx. Unidade: mg/Kg Limite: 1,0 por elemento Método: D7111 ou UOP 389</p> <p>Nota: Os teores de elementos, especificados conforme Tabela "X" não são exigidos obrigatoriamente no certificado da qualidade do diesel A, mas seus limites devem ser atendidos para fins de fiscalização, ficando o produtor ou importador de diesel A responsáveis pelo não atendimento aos limites estabelecidos.</p>	<p>(T10). A faixa de temperatura para T50 busca assegurar um perfil adequado da distribuição de peso molecular e volatilidade do Diesel A (T50) e o limite as frações mais pesadas está presente no T85 (S500), T90 (S1800). Um combustível para o ciclo Diesel com elevado teor de pesados/ muito pesados pode levar a problemas de contaminação do óleo lubrificante no longo prazo. Um combustível com elevado teor de leves também pode alterar o comportamento dos motores, consumo e outros efeitos desconhecidos. Acrescente-se a esta alteração poderá deixar o combustível no campo muito diferente do combustível de referência (RANP 864/2021).</p> <p>4 - Falta a inclusão desta análise para o Diesel B para o distribuidor, seguindo norma adequada (Rancimat). Sugere-se aceitar/ definir a realização a partir de amostras compostas (como a condutividade).</p> <p>5 - Na especificação atual: Cetanos para S500: > 42. Cetanos para S10: > 48. Os valores são definidos com e sem biodiesel. Na minuta proposta, o valor para o Diesel B corresponde ao do Diesel A/B S500 na antiga. Considerar ajustar, no mínimo mantendo os mínimos da especificação atual.</p> <p>6 - Pela importância deste componente para as emissões de poluentes, o mesmo parâmetro deve ser aplicado também para o Diesel A S500 - pelo seu grande efeito à saúde. O teor proposto de 8% é muito elevado para compostos sabidamente cancerígenos.</p> <p>7 - Considerando a importância de monitorar e controlar os contaminantes metálicos no combustível:</p>
--	--	--	--

			Incorporar características de controle de qualidade adicionais, similares aos já exigidos para o Diesel Verde (RANP 842/2021).
Luiz Carlos Heinze	Tabela 1	<p>Ponto de Fulgor, mín °C 55,0</p> <p>.....</p> <p>Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751</p> <p>.....</p> <p>Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500.</p> <p>.....</p> <p>Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238</p>	<p>Por uma questão de segurança, o ponto de fulgor deve ser aumentado.</p> <p>Mercado Europeu trabalha com valores bem mais elevados e o valor aqui proposto está em linha com o especificado para o Diesel de Referência.</p> <p>.....</p> <p>Falta a inclusão desta análise para o Diesel B para o distribuidor, seguindo norma adequada (Rancimat). Sugere-se aceitar/ definir a realização a partir de amostras compostas (como a condutividade).</p> <p>.....</p> <p>Pela importância deste componente para as emissões de poluentes, o mesmo parâmetro deve ser aplicado também para o Diesel A S500 - pelo seu grande efeito à saúde. O teor proposto de 8% é muito elevado para compostos sabidamente cancerígenos.</p> <p>.....</p> <p>A própria Nota Técnica menciona que as parafinas do diesel estão associadas com entupimentos no sistema diesel. Alguns fabricantes de veículos também</p>

			<p>mencionam isso nos manuais técnicos. É inadmissível a ANP exigir, na nova especificação de biodiesel, uma alteração do teor máximo de monoglicérides de 0,7% para 0,4%, com a justificativa de que poderia ser um causador de entupimentos. Enquanto isso, não há sequer uma proposta de medição do teor de parafinas no Diesel, sabidamente causadoras de entupimentos.</p>
<p>Mirele Machado /Vibra Energia</p>	<p>Tabela 1</p>	<p>TABELAS de 1 a 6:</p> <p>Alteração:</p> <p>a. Cor S10 A e B (1) Não pode apresentar a coloração vermelha, restrita ao OD S500.</p> <p>b. Aspecto Inclusão da norma ASTM D4176</p> <p>c. Destilação Aplicação das mudanças (eliminação da destilação 10%, 50% e 90%) também na Resolução ANP 30/2016.</p> <p>d. Viscosidade Limite superior para o diesel B S10 e S500 = 5,2 cSt</p>	<p>Justificativa:</p> <p>a. Cor Sugestão de eliminação de restrição de cor para o ODS10, ressalvada a cor vermelha exclusiva do OD S500, tendo como referência outras especificações de combustíveis estabelecidas pela ANP, tal como a do biodiesel, do etanol, da gasolina, do QAV e do óleo diesel marítimo, que não fazem a restrição quanto a cor ou sequer incluem cor como característica, assim como as especificações americana (norma ASTM 975) e europeia (EN 590).</p> <p>b. Aspecto Sugestão de incluir norma ASTM, a exemplo do que já ocorre na especificação atual.</p> <p>c. Destilação Uma vez que o óleo diesel A é utilizado em misturas com teores mais elevados de biodiesel, como previsto na resolução 30/2016, no qual há uma especificação para misturas BX a B30, sugere-se o alinhamento com a especificação anexa nesta resolução, especialmente no</p>

		<p>segue sugestão de alteração quanto ao teor de água na região Norte.</p> <p>Teor de água</p> <p>Incluir nota na especificação: (X) Será admitida para o óleo diesel A e B comercializado na Região Norte um variação do resultado em relação ao limite especificado no Anexo de +50 mg/kg.</p> <p>Justificativa: Sugerimos um limite maior de teor de água no óleo diesel (assim como para o biodiesel) na região Norte do país, tendo em vista o impacto da logística fluvial e o clima quente e úmido na região.</p>	<p>que se refere a destilação, uma vez que na RANP 30/2016 restam as características destilação 10%, 50% e 90% com limites para a mistura BX não mais previstos para o ODA e não previstos para o B100, tendo o objetivo de não inviabilizar as misturas acima do teor obrigatório.</p> <p>d. Viscosidade</p> <p>O limite superior de viscosidade do B100 na RANP 45/2019 é de 6,0cSt. Então se recebermos um diesel A com 5,0cSt, poderemos ter o diesel B fora de especificação. Propomos aumentar o limite de viscosidade do diesel B para 5,2cSt, permitindo a mistura de diesel A limítrofe (5,0cSt a 40°C) com até 20% de B100 limítrofe (6,0cSt a 40°C).</p>												
Danilo Souza Chaves / Petrobras	Tabela 1	<p>Contribuição 1 - Cor</p> <p>Substituir:</p> <table border="0" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;">A</td> <td style="text-align: center;">/</td> <td style="text-align: center;">B</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">S10</td> <td style="text-align: center;">/ S10</td> <td style="text-align: center;">S500</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(1)</td> <td style="text-align: center;">/ (1)</td> <td style="text-align: center;">Vermelho (2)</td> </tr> </table> <p>Por:</p> <table border="0" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;">A</td> <td style="text-align: center;">/</td> <td style="text-align: center;">B</td> </tr> </table>	A	/	B	S10	/ S10	S500	(1)	/ (1)	Vermelho (2)	A	/	B	<p>Contribuição 1 - Adequar tabela ao disposto no Art 15. Sugere-se a colocação do parâmetro “Cor” como “anotar”, com a intenção de ser apenas um parâmetro informativo devido à variabilidade inerente ao processo de produção.</p> <p>Contribuição 2 - Prover isonomia de tratamento aos biocombustíveis obtidos por processos diversos, como o coprocessamento (reconhecido na definição do óleo diesel C desta minuta) e o Diesel Verde (especificado na</p>
A	/	B													
S10	/ S10	S500													
(1)	/ (1)	Vermelho (2)													
A	/	B													

		<p>S10 S500 / S10 S500</p> <p>Anotar (1) Vermelho (2) / Anotar (1) Vermelho (2)</p> <p>Contribuição 2 - Substituir:</p> <p>“Teor de Biodiesel (4)”</p> <p>Por:</p> <p>“Teor de Biocombustível (4)”</p> <p>Contribuição 3 - Teor de Biodiesel Substituir:</p> <table border="0"> <tr> <td>Característica</td> <td>/</td> <td>Métodos</td> </tr> <tr> <td>Limite</td> <td>/</td> <td>A / A</td> </tr> <tr> <td></td> <td>/ B /</td> <td>B /</td> </tr> <tr> <td></td> <td>/ S10 /</td> <td>S500</td> </tr> <tr> <td>/ S10 / S500</td> <td>/</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Teor de biodiesel (4) /</td> <td></td> <td>(3)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>/ NBR 15568 EN</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>14078 (4)</td> <td></td> </tr> </table>	Característica	/	Métodos	Limite	/	A / A		/ B /	B /		/ S10 /	S500	/ S10 / S500	/		Teor de biodiesel (4) /		(3)		/ NBR 15568 EN			14078 (4)		<p>Resolução ANP nº 842, de 14 de maio de 2021), mediante legislação a ser definida pelo CNPE.</p> <p>Contribuição 3 - Prover isonomia de tratamento aos biocombustíveis obtidos por processos diversos, como o coprocessamento (reconhecido na definição do óleo diesel C desta minuta) e o Diesel Verde (especificado na Resolução ANP nº 842, de 14 de maio de 2021), mediante legislação a ser definida pelo CNPE.</p> <p>No cenário atual o teor de biocombustível é igual ao teor de biodiesel de base éster e, portanto os métodos ABNT NBR 15568 e EN14078 são aplicáveis para a comprovação do teor de conteúdo renovável. Entretanto, com a comercialização de outros biocombustíveis (RANP nº 842), a ser definida pelo CNPE, o balanço de massa deve ser aplicado para esse fim. As unidades produtoras de óleo diesel não movimentam biodiesel para justificar esta análise como obrigatória. Para o óleo diesel tipo A, esta análise poderia ser realizada apenas em caso de suspeita de contaminação, garantindo, neste caso, o teor especificado, tal como indicado atualmente. Caso este item torne-se obrigatório, haverá investimento nos laboratórios, exigindo tempo para adequação.</p> <p>Contribuição 4 - Nota 9 se aplica à característica número de cetano e não ao enxofre total.</p> <p>Contribuição 5 - Esta técnica é utilizada por algumas refinarias da Petrobras.</p> <p>Contribuição 6 - Retornar com a indicação do método.</p>
Característica	/	Métodos																									
Limite	/	A / A																									
	/ B /	B /																									
	/ S10 /	S500																									
/ S10 / S500	/																										
Teor de biodiesel (4) /		(3)																									
	/ NBR 15568 EN																										
	14078 (4)																										

		<p style="text-align: center;">Por:</p> <p style="text-align: center;">Característica / Limite / Métodos / A/C / A / B / B / / S500 / S10 / S500 / Teor de biocombustível (4) / - / - / (3) / NBR 15568 EN 14078 (4)</p> <p style="text-align: center;">Contribuição 4 - Enxofre Total</p> <p>Excluir referência à nota 9 para o enxofre.</p> <p style="text-align: center;">Contribuição 5 - Enxofre Total</p> <p>Manter a possibilidade de utilizar a ASTM D2622 para a determinação do teor de enxofre.</p> <p style="text-align: center;">Contribuição 6 - Enxofre Total</p>	<p style="text-align: center;">Contribuição 7 - Corrigir os limites da característica número de cetano.</p> <p>Contribuição 8 - Prover isonomia de tratamento aos biocombustíveis obtidos por processos diversos, como o coprocessamento (reconhecido na definição do óleo diesel C desta minuta) e o Diesel Verde (especificado na Resolução ANP nº 842, de 14 de maio de 2021). Para estabilidade à oxidação, no caso do óleo diesel A ou C S10, deve ser mantida a regra contida na Resolução vigente, a fim de evitar gargalos no abastecimento uma vez que o ensaio é realizado em cerca de 24 horas. Para o óleo diesel A S500, permitir o envio do resultado à ANP conforme Resolução ANP nº 828 de 01 de setembro de 2020 e a não obrigatoriedade de constar no certificado da qualidade. A realização do ensaio em todas as bateladas de óleo diesel A S500 representa um aumento significativo de demanda analítica para os laboratórios, Tendo em vista a descontinuidade do uso do óleo diesel A S500, bem como a inexistência de ocorrências de desempenho associadas à sua estabilidade sugere-se, em decorrência da limitação da estrutura analítica demandada para comportar as avaliações dos óleos diesel A ou C S10 e A S500, a realização do ensaio em 20 % dos tanques certificados para suportar o acompanhamento dessa característica. Estabelecer ação de disposição para o caso de o produto ser liberado com resultado de estabilidade à oxidação acima do limite.</p>
--	--	--	--

	<p>Inserir nota indicando o método ASTM D5453 como referência em caso de disputa.</p> <p>Contribuição 7 - Número de Cetano Substituir:</p> $\begin{array}{ccc} A & / & B \\ S10 / S500 & / & S10 / S500 \\ 48 & / & 42 \end{array}$ <p>Por:</p> $\begin{array}{ccccc} A/C & / & A & / & B \\ S10 & / & S500 & / & S10 & / & S500 \\ 48 & / & 42 & / & 48 & / & 42 \end{array}$ <p>Contribuição 8 - Inserir nota para estabilidade à oxidação</p> <p>Nota: Observar o disposto no artigo 19</p> <p>Contribuição 9 - Incluir a norma ASTM D4530 RC Micro (convertido para Resíduo de carbono Ramsbottom) no resíduo dos 10% finais da destilação.</p>	<p>Contribuição 9 - A inclusão desta Norma é justificada pela facilidade para realização do ensaio e por menor risco de acidentes.</p> <p>Contribuição 10 - Este ensaio possui riscos de acidentes, por ser executado com utilização de chama (queima de produto). Além disso, historicamente os resultados são bem abaixo do limite especificado.</p> <p>Contribuição 11 - Prover isonomia de tratamento aos biocombustíveis obtidos por processos diversos, como o coprocessamento (reconhecido na definição do óleo diesel C desta minuta) e o Diesel Verde (especificado na Resolução ANP nº 842, de 14 de maio de 2021). Prover isonomia em relação à especificação proposta para o biodiesel (Revisão da Resolução ANP 45, de 15 de agosto de 2014).</p> <p>Contribuição 12 - Atualmente este ensaio não é realizado para o óleo dies</p>
--	---	---

		<p>Contribuição 10 - Retirada da análise de teor de cinzas.</p> <p>Contribuição 11 - Inserir nota: Será admitida variação do resultado da característica teor de água em relação ao limite especificado no Anexo, de 50 mg/kg para o produtor de óleo diesel A ou C.</p> <p>Contribuição 12 - Colocar ensaio de Contaminação total para óleo diesel S500, como anotar.</p> <p>Contribuição 13 - Colocar ensaio de Índice de acidez para óleo diesel S500, como anotar.</p> <p>Contribuição 14 - Incluir o critério de 520 µm máx. para os resultados relativos ao método ASTM D6079, para todos os tipos de óleo diesel.</p>	
--	--	--	--

<p>lêda Fernandes / ABRAPALMA</p>	<p>Tabela 2</p>	<p>Houve ajustes desde a tabela apresentada. Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos. Os limites para o PEFf de 19°C já é o limite máximo para o biodiesel na especificação atual. Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B.</p>	<p>Houve ajustes desde a tabela apresentada. Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos. Os limites para o PEFf de 19°C já é o limite máximo para o biodiesel na especificação atual. Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B.</p>
<p>Marcel Touguinha Lipiarski / Refinaria de Petróleo Riograndense S.A.</p>	<p>Tabela 2</p>	<p>Referente a proposta de alteração da especificação do ponto de entupimento, nos meses de maio a setembro, de 0°C para -5°C, a Refinaria Riograndense apresenta suas considerações:</p> <p>A nota técnica 14/2021/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ (tabela 8) sugere a necessidade de alteração do ponto de entupimento em algumas regiões cujos municípios atingem temperaturas em torno de -5°C.</p> <p>Na região Sul do Brasil, o consumo de diesel acumulado nos municípios citados, extrapolado para cidades vizinhas (< 50km), representa aproximadamente 2,5% do total consumido.</p>	<p>Considerando que, somente 2,5% do mercado necessita do ponto de entupimento nos parâmetros apresentados, a Refinaria Riograndense entende que essa necessidade será melhor atendida e gerenciada pelos distribuidores de combustíveis, como ocorre atualmente.</p>

		<p>A redução do ponto de entupimento conforme proposto, caso seja de responsabilidade dos produtores, impactará sobre 100% do volume produzido a fim de atender apenas 2,5% do mercado da região Sul.</p> <p>Essa alteração onera custos e movimentos operacionais desnecessários sobre 97,5% do volume produzido.</p>	
<p>Lucas Soares Portela / Associação Brasileira de Reciclagem Animal</p>	<p>Tabela 2</p>	<p>N/A</p>	<p>Houve ajustes desde a tabela apresentada. Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos. Os limites para o PEF de 19°C já é o limite máximo para o biodiesel na especificação atual.</p> <p>Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B.</p>
<p>Samuel Luiz de Carvalho / IBP</p>	<p>Tabela 2</p>	<p>As temperaturas exigidas no diesel devem ser idênticas à tabela do biodiesel, considerando que é transportado produto puro para as bases de distribuição para que realizem a mistura.</p>	<p>As temperaturas exigidas no diesel devem ser idênticas à tabela do biodiesel, considerando que é transportado produto puro para as bases de distribuição para que realizem a mistura.</p>

Paulo Jose Fuga / Fuga Couros S.A	Tabela 2	N/A	<p>Houve ajustes desde a tabela apresentada. Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos. Os limites para o PEF de 19°C já é o limite máximo para o biodiesel na especificação atual. Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B.</p>
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS INDÚSTRIAS DE PESCADOS	Tabela 2	Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos.	<p>Houve ajustes desde a tabela apresentada. Os limites para o PEF de 19°C já é o limite máximo para o biodiesel na especificação atual. Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B.</p>
Matheus Boratto Nascimento Campos	Tabela 2	Houve ajustes desde a tabela apresentada. Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos.	<p>Os limites para o PEF de 19°C já é o limite máximo para o biodiesel na especificação atual. Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B.</p>

Jonathan Frade Alvares Araujo	Tabela 2	N/A	<p>Houve ajustes desde a tabela apresentada. Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos. Os limites para o PEFF de 19°C já é o limite máximo para o biodiesel na especificação atual.</p> <p>Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B.</p>
Pedro Deboni Lupion Mello / Frente Parlamentar Mista do Biodiesel (FPBio)	Tabela 2	N/A	<p>Houve ajustes desde a tabela apresentada. Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos. Os limites para o PEFF de 19°C já é o limite máximo para o biodiesel na especificação atual.</p> <p>Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B.</p>
João Henrique Hummel Vieira / Frente Parlamentar Mista do Biodiesel (FPBio)	Tabela 2	N/A	<p>Houve ajustes desde a tabela apresentada. Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos. Os limites para o PEFF de 19°C já é o limite máximo para o biodiesel na especificação atual.</p> <p>Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B.</p>

Gabriela da Silveira Figueiredo / Action Consultoria	Tabela 2	N/A	Houve ajustes desde a tabela apresentada. Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos. Os limites para o PEFF de 19°C já é o limite máximo para o biodiesel na especificação atual. Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B.
José Edson Galvão / ABINPET	Tabela 2	N/A	Houve ajustes desde a tabela apresentada. Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos. Os limites para o PEFF de 19°C já é o limite máximo para o biodiesel na especificação atual. Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B.
Alceu Moreira da Silva / Câmara dos Deputados	Tabela 2	N/A	Houve ajustes desde a tabela apresentada. Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos. Os limites para o PEFF de 19°C já é o limite máximo para o biodiesel na especificação atual. Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B.

David Alimandro Corrêa	Tabela 2	N/A	<p>Houve ajustes desde a tabela apresentada. Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos. Os limites para o PEFF de 19°C já é o limite máximo para o biodiesel na especificação atual. Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B.</p>
Robson Rodrigues Antunes / Potencial Biodiesel	Tabela 2	Os valores deveriam ser mais restritivos.	<p>Houve ajustes desde a tabela apresentada. Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos. Os limites para o PEFF de 19°C já é o limite máximo para o biodiesel na especificação atual. Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B.</p>
Leonardo Botelho Zilio / Sindicato da Indústria de Biodiesel e Biocombustíveis do Estado do Rio Grande do Sul	Tabela 2	<p>Houve ajustes desde a tabela apresentada. Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos. Os limites para o PEFF de 19°C já é o limite máximo para o biodiesel na especificação atual. Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B.</p>	<p>Houve ajustes desde a tabela apresentada. Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos. Os limites para o PEFF de 19°C já é o limite máximo para o biodiesel na especificação atual. Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B.</p>

<p>Ricardo José Magalhães Barros / Câmara dos Deputados</p>	<p>Tabela 2</p>	<p>N/A</p>	<p>Houve ajustes desde a tabela apresentada. Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos. Os limites para o PEFF de 19°C já é o limite máximo para o biodiesel na especificação atual. Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B.</p>
<p>Irineu Boff / SINDICATO DA INDÚSTRIA DE ÓLEOS VEGETAIS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL</p>	<p>Tabela 2</p>	<p>Houve ajustes desde a tabela apresentada. Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos. Os limites para o PEFF de 19°C já é o limite máximo para o biodiesel na especificação atual. Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B.</p>	<p>Houve ajustes desde a tabela apresentada. Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos. Os limites para o PEFF de 19°C já é o limite máximo para o biodiesel na especificação atual. Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B.</p>
<p>Sergio Tadeu Cabral Beltrão / União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene</p>	<p>Tabela 2</p>	<p>Tab. 2 - valores deveriam ser mais restritivos.</p>	<p>Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos. Os limites para o PEFF de 19°C já é o limite máximo para o biodiesel na especificação atual. Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B.</p>

<p>Waldemar Henrique Hansted Pocay / Bianchini SA Indústria Comércio e Agricultura</p>	<p>Tabela 2</p>	<p>Não concordamos com os valores apresentados na tabela 2.</p>	<p>Houve ajustes desde a tabela apresentada. Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos. Os limites para o PEFF de 19°C já é o limite máximo para o biodiesel na especificação atual. Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B.</p>
<p>Milena Oliveira Mansur / REAM PARTICIPAÇÕES S.A.</p>	<p>Tabela 2</p>	<p>Sobre Ponto de Entupimento de Filtro (PEFF) Alterar DE: Ponto de entupimento de filtro a frio, máx. (8)°C PARA: Não se aplica para a Região Norte</p>	<p>A NOTA TÉCNICA Nº 14/2021/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ contextualiza a presente revisão regulatória como consequência da necessidade de ajustar as especificações do óleo diesel B ao crescente aumento do percentual obrigatório de mistura com o biodiesel. A Nota indica que “[...]setores têm relatado problemas que surgiram ou se acentuaram à medida em que se aumentou o teor de biodiesel no diesel, como o entupimento acelerado de filtros, travamento de bombas, desgaste e quebra de peças, além de paradas repentinas de maquinário.” Nesta revisão, está sendo incluído limite de Ponto de Entupimento de Filtro a Frio para óleo diesel A da Região Norte. No cenário atual não há valores definidos, enquanto na minuta de resolução constam limites de 16°C de julho a agosto e 19°C nos demais meses do ano. Considerando que o fator motivador das alterações propostas é a harmonização com os limites atuais para o biodiesel, a sugestão da REAM é que os limites por UF sejam os mesmos definidos para o biodiesel. Atualmente, na Tabela II – Ponto de Entupimento de Filtro a Frio da Resolução ANP 45/2014 – que dispõe sobre as especificações do biodiesel – não há definição de</p>

			PEFF para os estados da Região Norte, em linha com as médias de temperatura da região que bastante destoam daquelas observadas nas regiões sudeste e sul do País.
Marcio Massão Ota Jr. / GRANOL INDUSTRIA, COMÉRCIO E EXPORATAÇÃO S/A	Tabela 2	VALORES DEVERIAM SER MAIS RESTRITIVOS	OS LIMITES DE PEFF DE 19°C JÁ É O LIMITE MÁXIMO P/ BIODIESEL NA ESPECIFICAÇÃO ATUAL.
Jéssica Pereira Gonçalves / Potencial Petróleo Ltda	Tabela 2	Implementar valores mais restritivos para a especificação PEFF, 19°C.	Houve ajustes desde a tabela apresentada. Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos. Os limites para o PEFF de 19°C já é o limite máximo para o biodiesel na especificação atual. Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B

<p>Antonio Carlos Ventili Marques / APROBIO</p>	<p>Tabela 2</p>	<p>Incluir Tabela "2X" - Ponto de Névoa. Valores: 5°C acima do PEFF.</p>	<p>Houve ajustes desde a tabela apresentada. Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos. Os limites para o PEFF de 19°C já corresponde ao limite máximo para o biodiesel na especificação atual. Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B.</p> <p>Tabela de Ponto de Névoa: Considerando que o ensaio PEFF avalia as condições de fluxo do Diesel A através de um filtro de malha de 45 microns, esta é uma condição de ensaio muito diferente das condições dos veículos no campo. Os primeiros filtros dos veículos a diesel possuem abertura na ordem de 10 microns. Por isso, entende-se como necessário incluir tabela com limites para o Ponto de Névoa com limite 5°C acima do PEFF – similar ao praticado na especificação europeia.</p>
<p>Luiz Carlos Heinze</p>	<p>Tabela 2</p>	<p>N/A</p>	<p>Houve ajustes desde a tabela apresentada. Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos. Os limites para o PEFF de 19°C já é o limite máximo para o biodiesel na especificação atual. Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B.</p>

<p>Mirele Machado /Vibra Energia</p>	<p>Tabela 2</p>	<p>Tabela 2. Ponto de Entupimento de Filtro a Frio.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Unidades da Federação</th> <th colspan="5">Limite Máximo, °C</th> </tr> <tr> <th>JAN</th> <th>FEV</th> <th>MAR</th> <th>ABR</th> <th>MAI</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>JUN</td> <td>JUL</td> <td>AGO</td> <td>SET</td> <td>OUT</td> </tr> <tr> <td></td> <td>NOV</td> <td>DEZ</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>GO - DF - MT - ES - RJ</td> <td>12</td> <td>12</td> <td>12</td> <td>12</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td></td> <td>10</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td></td> <td>3</td> <td>10</td> <td>12</td> <td>12</td> <td></td> </tr> <tr> <td>SP - MG - MS</td> <td>12</td> <td>12</td> <td>12</td> <td>7</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>9</td> <td>9</td> <td>12</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sul</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>7</td> <td>7</td> <td>-5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>-5</td> <td>-5</td> <td>-5</td> <td>-5</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>7</td> <td>10</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Norte</td> <td>19</td> <td>19</td> <td>19</td> <td>19</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td></td> <td>16</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>19</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>19</td> <td>19</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Nordeste</td> <td></td> <td>16</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td></td> <td>12</td> <td>12</td> <td>12</td> <td>12</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>16</td> <td>16</td> <td>16</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Unidades da Federação	Limite Máximo, °C					JAN	FEV	MAR	ABR	MAI		JUN	JUL	AGO	SET	OUT		NOV	DEZ				GO - DF - MT - ES - RJ	12	12	12	12	12		10	3	3	3	3		3	10	12	12		SP - MG - MS	12	12	12	7			0	0	0	0				9	9	12		Sul	10	10	7	7	-5		-5	-5	-5	-5	7			7	10			Norte	19	19	19	19	16		16	16	16	19	19			19	19			Nordeste		16	16	16	16		12	12	12	12	16			16	16	16		<p>As temperaturas exigidas no diesel devem ser idênticas à tabela do biodiesel, considerando que é transportado produto puro para as bases de distribuição para que realizem a mistura.</p>
Unidades da Federação	Limite Máximo, °C																																																																																																																			
	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI																																																																																																															
	JUN	JUL	AGO	SET	OUT																																																																																																															
	NOV	DEZ																																																																																																																		
GO - DF - MT - ES - RJ	12	12	12	12	12																																																																																																															
	10	3	3	3	3																																																																																																															
	3	10	12	12																																																																																																																
SP - MG - MS	12	12	12	7																																																																																																																
	0	0	0	0																																																																																																																
		9	9	12																																																																																																																
Sul	10	10	7	7	-5																																																																																																															
	-5	-5	-5	-5	7																																																																																																															
		7	10																																																																																																																	
Norte	19	19	19	19	16																																																																																																															
	16	16	16	19	19																																																																																																															
		19	19																																																																																																																	
Nordeste		16	16	16	16																																																																																																															
	12	12	12	12	16																																																																																																															
		16	16	16																																																																																																																
<p>Danilo Souza Chaves / Petrobras</p>	<p>Tabela 2</p>	<p>Manter os limites adotados na RANP 50/2013 para as unidades da federação SP, MG e MS; GO, DF, MT, ES e RJ; PR, SC e RS;</p>	<p>A Petrobras realizou o levantamento e a avaliação de dados climatológicos de todas as Unidades da Federação e, a partir de um panorama das temperaturas mínimas registradas, considerando o décimo percentil (valor de temperatura que representa o valor máximo do conjunto dos 10 % dos menores valores de T mín diária) chegou-se às temperaturas que coincidem com as já adotadas na</p>																																																																																																																	

			<p>especificação vigente, Dessa forma, propomos a manutenção dos limites adotados na Resolução ANP nº 50/2013 para as unidades da federação SP, MG e MS; GO, DF, MT, ES e RJ; PR, SC e RS e a adoção dos limites propostos para as regiões Norte e Nordeste.</p> <p>A redução dos limites dessa característica pode resultar em:</p> <ul style="list-style-type: none">- restrição na produção, em razão da adequação do corte de diesel- necessidade de instalação de sistemas de aditivação, com prazo de implantação de 2 anos.- maior dosagem de aditivos, com impacto no custo do produto. <p>A Petrobras fica à disposição para maiores informações com relação a estudos realizados.</p> <hr/> <p>CONTINUAÇÃO DAS JUSTIFICATIVAS DA TABELA 1</p> <p>Contribuição 12 - Atualmente este ensaio não é realizado para o óleo diesel S500 e não há histórico de valores para essa característica. Sugere-se “anotar”.</p> <p>Contribuição 13 - Atualmente este ensaio não é realizado para o óleo diesel S500 e não há histórico de valores para essa característica. Sugere-se “anotar”.</p>
--	--	--	---

			Contribuição 14 - Adequar os critérios aos métodos, conforme já consta na especificação atual.
Samuel Luiz de Carvalho / IBP	Tabela 3	Atentar para diferença entre o primeiro limite para o B15 S10 e o B15 S500. Em uma coluna consta 820,3 e na outra 820,2.	Atentar para diferença entre o primeiro limite para o B15 S10 e o B15 S500. Em uma coluna consta 820,3 e na outra 820,2.
Danilo Souza Chaves / Petrobras	Tabela 3	Substituir os limites superiores da faixa de valores para o óleo diesel B S10: "857,7; 858,2; 858,6; 859,1; 859,6; 860,1" Por: "855,0; 855,5; 856,0; 856,5; 857,0; 857,5"	Corrigir os valores da característica para o óleo diesel B S10, considerando o valor máximo de 850,0 kg/m ³ para a massa específica do óleo diesel A S10.

Samuel Luiz de Carvalho / IBP	Tabela 4	Absorbância, 520 a 540 nm: alterar a faixa de absorbância para 0,6 a 0,7.	A mudança da faixa de absorbância requerida de 0,600 a 0,650 para 0,6 a 0,7, não compromete a sua funcionalidade e estaria aderente à precisão dos valores obtidos pela metodologia.
Rodrigo de Castro Pinto Freitas / Innospec do Brasil importação e comercio LTDA	Tabela 4	Na coluna método, considerando o parâmetro "Absorbância, 520 a 540nm", onde se lê "(16)", leia-se "(18)".	A nota 16 refere-se a condutividade e a nota que traz orientações sobre a determinação de absorbância do corante é a nota 18.
Antonio Carlos Ventili Marques / APROBIO	Tabela 4	Corante "Azul"	Sugere-se mudar a cor do corante – em função da coincidência com a coloração do biodiesel base óleo de palma.

<p>Danilo Souza Chaves / Petrobras</p>	<p>Tabela 4</p>	<p>Alterar a faixa de absorvância para 0,6 a 0,7.</p>	<p>A mudança da faixa de absorvância requerida de 0,600 a 0,650 para 0,6 a 0,7, não compromete a sua funcionalidade, facilita a aquisição de corantes e é mais aderente à precisão dos valores obtidos pela metodologia.</p> <p>A medição com três casas decimais restringe as opções de fornecedores de corante.</p> <p>A Petrobras fica à disposição para maiores informações com relação a estudos realizados.</p>
<p>Robson Rodrigues Antunes / Potencial Biodiesel</p>	<p>Tabela 5</p>	<p>Nova Tabela XXX - Especificação adicional do diesel A para fins de fiscalização. Teores de elementos (Al, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Mo, Na, Ni, P, Pb, Pd, Pt, Sn, Sr, Ti, V e Zn), máx. Unidade: mg/Kg Limite: 1,0 por elemento Método: D7111 ou UOP 389 Nota: Os teores de elementos, especificados conforme Tabela X não são exigidos obrigatoriamente no certificado da qualidade do diesel A, mas seus limites devem ser atendidos para fins de fiscalização, ficando o produtor ou importador de diesel A responsáveis pelo não atendimento aos limites estabelecidos.</p>	<p>Considerando a importância de monitorar e controlar os contaminantes metálicos no combustível: Incorporar características de controle de qualidade adicionais, similares aos já exigidos para o Diesel Verde (RANP 842/2021).</p>

<p>Danilo Souza Chaves / Petrobras</p>	<p>Tabela 5</p>	<p>Substituir: “Tabela 5. Especificações do óleo diesel A de uso rodoviário.”</p> <p>Por: “Tabela 5. Especificações dos óleos diesel A e C de uso rodoviário.”</p>	<p>A comercialização do óleo diesel C deve ser contemplada, já que é reconhecido por essa minuta.</p>
<p>Livio Garcia da Costa</p>	<p>Notas</p>	<p>NOTA (1) Usualmente de incolor a amarelada, PARA ÓLEO DIESEL A SEM CORANTE, podendo apresentar-se ligeiramente alterada para as tonalidades marrom e alaranjada PARA ÓLEO DIESEL B S10, devido à coloração do biodiesel.</p> <p>NOTA (2) O corante vermelho, especificado conforme a Tabela 4, deverá ser adicionado no teor de 20 mg/L de acordo com o art. 15.</p> <p>NO CASO DE CERTIFICAÇÃO (COMPLETA OU PARCIAL) DE ÓLEO DIESEL A PARA ENTREGA AO DISTRIBUIDOR, CASO A AMOSTRA DO PRODUTO ARMAZENADO ESTEJA SEM CORANTE, A ANÁLISE DEVE SER FEITA EM AMOSTRA COMPOSTA CONSTITUÍDA DA MISTURA DO ADITIVO ANTIESTÁTICO MAIS CORANTE E DO PRODUTO A SER COMERCIALIZADO, NO TEOR INDICADO NESTA NOTA.</p>	<p>NOTA 1 e NOTA 2 Da forma como está disposto na Tabela 1, a NOTA 2 e a cor VERMELHA não se aplicam a óleo Diesel A S500, mas de fato, o óleo Diesel A S500 deve ser entregue ao distribuidor já na cor VERMELHA.</p> <p>NOTA 15 De fato, é interessante para efeitos de segurança conhecer a real condutividade elétrica do combustível, mas principalmente, nos carregamentos de caminhões e vagões-tanques, pois se atinge alta velocidade de fluxo e há, especialmente na modalidade TOP, contato com oxigênio. Tal preocupação diminui em bombesios dutoviários por conta da menor velocidade de fluxo baixíssima ou inexistente presença de oxigênio. Ademais, o valor de condutividade elétrica deve constar do certificado da qualidade e do boletim de conformidade (diesel B) que são emitidos com base em amostra coletada de produto ARMAZENADO (estático) e não, em fluxo. Tal amostra para certificação (completa ou parcial) é aditivada em laboratório para realização do</p>

		<p>NOTA (15) SUPRIMIR</p> <p>NOTA (16) A condutividade elétrica DEVERÁ SER determinada em amostra composta constituída da mistura de aditivo antiestático mais corante E DO produto a ser comercializado, devendo o teor de corante nesta amostra estar conforme o indicado nota 2.</p>	<p>ensaio de condutividade à temperatura ambiente do laboratório, conforme NOTA 16. Assim, é inviável operacionalmente que o valor real da condutividade no momento e temperatura do carregamento/bombeio conste desses documentos da qualidade.</p> <p>NOTA 16 Revisão textual.</p>
<p>Taís Pereira Alves / Volkswagen do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda</p>	<p>Notas</p>	<p>(3) O limite refere-se ao teor de biodiesel estabelecido pela legislação vigente. O diesel A ou diesel C (sem biodiesel) deverá ser disponibilizado para primeiro enchimento do veículo.</p>	<p>Este primeiro abastecimento necessita do uso de um combustível com boa estabilidade à oxidação, visto que o tempo do início da montagem do motor até a entrega do veículo ao consumidor final pode levar meses.</p>
<p>Pedro Modenesi Pitta Pinheiro / PETROBRAS TRANSPORTE S.A</p>	<p>Notas</p>	<p>Primeira Parte</p> <p>(1) Óleo Diesel A sem corante apresenta-se usualmente incolor a amarelado, podendo o óleo diesel S10 apresentar-se ligeiramente alterado para as tonalidades marrom e alaranjado devido à coloração do biodiesel.</p> <p>(2) O corante vermelho, especificado conforme a Tabela 4, deverá ser adicionado no teor de 20 mg/L de acordo com o art. 15. Em caso de emissão de Certificado da Qualidade ou Boletim de Conformidade de Óleo Diesel A S500 armazenado sem corante,</p>	<p>Primeira Parte:</p> <p>O óleo diesel armazenado não estará necessariamente corado, porém o volume de óleo diesel A S500 comercializado deve estar corado.</p> <p>Segunda Parte:</p> <p>Uma vez que o ensaio de condutividade elétrica é realizado em laboratório com a adição da mistura do corante com o aditivo antiestático (conforme NOTA 16),</p>

		<p>antes da entrega ao distribuidor, realizar ensaio em amostra composta constituída da mistura do aditivo antiestático mais corante e do produto a ser comercializado, no teor indicado nesta nota.</p> <p>Segunda Parte retirar nota (15)</p>	<p>em produto armazenado, torna-se inviável constar no documento de qualidade o resultado que seria obtido no momento e temperatura do carregamento/bombeio.</p>
Samuel Luiz de Carvalho / IBP	Notas	<p>Nota técnica 12: Corrigir: D974. É necessário investimento e treinamento nas distribuidoras e terminais. Queremos entender o objetivo da ANP em propor a análise na mistura Diesel B considerando que os dois produtos Diesel A e Biodiesel já estão especificados. O parâmetro de 0,30 limita o uso de biodiesel éster em 10%.</p> <p>Nota técnica 13: o artigo 18 trata do tema - ou usa na tabela ou deixa no art. 18. Sugerimos ainda o retorno do parâmetro anterior de 520 alinhado ao método ASTM 6079.</p> <p>Nota técnica 15: ajustar redação para "(15) Limite requerido no momento e na temperatura do carregamento/bombeio do combustível pelo produtor e importador de óleo diesel e distribuidor de combustíveis líquidos."</p> <p>Nota técnica 18: necessário discriminar as condições de contorno relativas à</p>	<p>Nota técnica 12: Corrigir: D974. É necessário investimento e treinamento nas distribuidoras e terminais. Queremos entender o objetivo da ANP em propor a análise na mistura Diesel B considerando que os dois produtos Diesel A e Biodiesel já estão especificados. O parâmetro de 0,30 limita o uso de biodiesel éster em 10%.</p> <p>Nota técnica 13: o artigo 18 trata do tema - ou usa na tabela ou deixa no art. 18. Sugerimos ainda o retorno do parâmetro anterior de 520 alinhado ao método ASTM 6079.</p> <p>Nota técnica 15: ajustar redação para "(15) Limite requerido no momento e na temperatura do carregamento/bombeio do combustível pelo produtor e importador de óleo diesel e distribuidor de combustíveis líquidos."</p> <p>Nota técnica 18: necessário discriminar as condições de contorno relativas à determinação da absorvância. Assim, sugerimos a seguinte redação: "A Absorvância reportada para cada comprimento de onda da faixa especificada</p>

		<p>determinação da absorbância. Assim, sugerimos a seguinte redação: “A Absorbância reportada para cada comprimento de onda da faixa especificada (520 nm a 540 nm) deve ser a média das leituras de absorbância de duas soluções volumétricas de 20 mg/L do corante em tolueno P.A, preparadas e medidas na temperatura de (22 ± 1) °C, em célula de caminho ótico de 1 cm, considerando o tolueno P.A. como padrão.”</p>	<p>(520 nm a 540 nm) deve ser a média das leituras de absorbância de duas soluções volumétricas de 20 mg/L do corante em tolueno P.A, preparadas e medidas na temperatura de (22 ± 1) °C, em célula de caminho ótico de 1 cm, considerando o tolueno P.A. como padrão.”</p>
<p>Rodrigo de Castro Pinto Freitas / Innospec do Brasil importação e comercio LTDA</p>	<p>Notas</p>	<p>Contribuição 01 - ver Nota 17: O Aditivo antiestático deverá ser misturado ao diesel (S-10 ou S-500) em proporção que garanta a mínima condutividade elétrica ao óleo diesel exigida pela especificação.</p> <p>Contribuição 02 - ver nota 18: A Absorbância máxima (pico de maior absorbância) deve ser determinada em uma solução volumétrica de 20 mg/L do corante em tolueno P.A, medida em célula de caminho ótico de 1 cm, na faixa especificada para o comprimento de onda 520 a 540 nm e dentro do intervalo 0,600 a 0,650 u.a. (unidade de absorbância).</p>	<p>Justificativa 01 - ver nota 17: há situações em que o Diesel pode estar estocado, mesmo que momentaneamente, em tanques de Navios e Terminais, situação que não permite que os seus tanques sejam sujos com o Corante, principalmente nos casos de Terminais Privados, que são utilizados pela totalidade das empresas importadoras privadas. Além disso, nos navios o tratamento da condutividade é uma questão de segurança operacional para evitar a eletricidade estática durante a descarga, e da mesma forma, os navios não permitem a utilização de corante nos seus tanques para evitar problemas de contaminações de cargas posteriores.</p> <p>Justificativa 02 - ver nota 18: Para construção da curva de calibração são considerados os valores de absorbância no comprimento de onda de máxima absorção (λ_{max}). Desta forma se obtém a máxima sensibilidade por unidade de concentração, onde os efeitos de desvios da Lei de Beer são menores.</p>

<p>Antonio Carlos Ventili Marques / APROBIO</p>	<p>Notas</p>	<p>Avaliar o uso da Nota (16) - correto deve ser Nota (18).</p>	<p>Avaliar a nota de referência, deve ser nota (18).</p>
<p>Danilo Souza Chaves / Petrobras</p>	<p>Notas</p>	<p>Contribuição 1 - Nota 2 - Alterar para: A determinação visual da coloração vermelha poderá ser determinada em amostra representativa coletada nos tanques de armazenamento antes da comercialização ou, nos casos de operações com dosagem do aditivo durante a expedição, determinar a coloração em amostra preparada em laboratório constituída da mistura do produto a ser comercializado com a proporcional adição de corante, devendo o teor de corante nesta amostra estar em 20 mg/L de acordo com o art. 15.</p> <p>Contribuição 2 - Nota 3 - Substituir Por: “O limite refere-se ao teor de biocombustível estabelecido pela legislação vigente.”</p> <p>Contribuição 3 - Nota 12 - Substituir Por:</p>	<p>Contribuição 1 - Deixar clara a possibilidade de se analisar o produto em um tanque já especificado em cor ou, alternativamente, adicionar o corante em uma mistura preparada em laboratório.</p> <p>Contribuição 2 - Prover isonomia de tratamento aos biocombustíveis obtidos por processos diversos, como o coprocessamento (reconhecido na definição do óleo diesel C desta minuta) e o Diesel Verde (especificado na Resolução ANP nº 842, de 14 de maio de 2021), mediante legislação a ser definida pelo CNPE.</p> <p>Contribuição 3 - Corrigir o número do método de ensaio de referência.</p> <p>Contribuição 4 - Prover isonomia de tratamento aos biocombustíveis obtidos por processos diversos, como o coprocessamento (reconhecido na definição do óleo diesel C desta minuta) e o Diesel Verde (especificado na Resolução ANP nº 842, de 14 de maio de 2021). Manter a coerência com o conteúdo do Art. 18. A característica lubrificidade é suficientemente corrigida com</p>

		<p>“Em caso de disputa, a norma ASTM D974 deverá ser aplicada para confirmação do resultado.”</p> <p>Contribuição 4 - Nota 13 - Substituir Por: “A análise da lubricidade deve ser realizada em amostra de óleos diesel A ou C com biocombustível no teor vigente, observado o disposto no artigo 18.”</p> <p>Contribuição 5 - Nota 15 - Substituir por: “Limite requerido no momento e na temperatura do carregamento/bombeio do combustível pelo produtor e importador de óleo diesel e distribuidor de combustíveis líquidos.”</p> <p>Contribuição 6 - Nota 16 - Excluir a nota 17 e alterar a 16 Para: “A condutividade elétrica poderá ser determinada em amostra representativa coletada nos tanques de armazenamento antes da comercialização ou, nos casos de operações com dosagem do aditivo durante a expedição, determinar a condutividade elétrica em amostra preparada em laboratório constituída da mistura do produto a ser comercializado com a proporcional adição de aditivo</p>	<p>a adição de biodiesel de base éster a partir de teores da ordem de 2 % em volume.</p> <p>Contribuição 5 - O registro da concentração de antiestático exigido na Resolução nº 856, de 22 de outubro de 2021, para a comercialização de JET, que possui limites máximos de adição deste aditivo, não se aplica às movimentações do óleo diesel, visto que não há especificação de limite máximo.</p> <p>Independentemente do tipo de óleo diesel faz-se necessário a verificação da condutividade elétrica antes do carregamento/bombeio do combustível e o seu ajuste ocorre, se necessário, com a adição do aditivo antiestático, por questões de segurança.</p> <p>Contribuição 6 - Há casos em que não é empregada a mistura constituída de aditivo antiestático e corante vermelho, e sim os dois componentes separadamente. Além disso, eventualmente a adição do aditivo antiestático não é necessária. Deixar clara a possibilidade de se analisar o produto em um tanque já especificado em condutividade elétrica ou, alternativamente, adicionar o antiestático em uma mistura preparada em laboratório para análise.</p> <p>Contribuição 7 - Posicionar as notas (16) e (17) apenas referenciando os óleos diesel A, C e B S500. Caso seja aceita a proposta de unificação das notas, referenciar apenas a nota 16.</p>
--	--	--	--

		<p>antiestático, devendo a condutividade elétrica da mistura estar em atendimento à especificação do produto. O teor de corante nesta amostra deve estar conforme o indicado nota 2.”</p> <p>Contribuição 7 - Notas 16 e 17 - Posicionar as notas (16) e (17) apenas referenciando os óleos diesel A, C e B S500.</p> <p>Caso seja aceita a proposta de unificação das notas, referenciar apenas a nota 16.</p> <p>Contribuição 8 - Nota 17 - Subsidiariamente Substituir Por: “No caso do uso da mistura constituída do aditivo antiestático com o corante vermelho a concentração de uso da mistura deverá garantir, também, a mínima condutividade elétrica do óleo diesel exigida pela especificação.”</p> <p>Contribuição 9 - Nota 18 - Substituir Por: “A Absorbância reportada para cada comprimento de onda da faixa especificada (520 nm a 540 nm) deve ser a média das leituras de absorbância de duas soluções volumétricas de 20 mg/L do corante em tolueno P.A, avolumadas e</p>	<p>Contribuição 8 - Subsidiariamente, caso a Nota 17 permaneça na Resolução, alterar para o texto sugerido, pois nem todos os agentes utilizam a mistura corante vermelho mais aditivo antiestático.</p> <p>Contribuição 9 - Necessário discriminar as condições de contorno relativas à determinação da absorbância, de modo a facilitar a aquisição de corantes. A Petrobras fica à disposição para maiores informações com relação a estudos realizados.</p> <p>Contribuição 10 - Prover isonomia de tratamento aos biocombustíveis obtidos por processos diversos, como o coprocessamento (reconhecido na definição do óleo diesel C desta minuta) e o Diesel Verde (especificado na Resolução ANP nº 842, de 14 de maio de 2021), mediante legislação a ser definida pelo CNPE.</p> <p>No cenário atual o teor de biocombustível é igual ao teor de biodiesel de base éster e, portanto os métodos ABNT NBR 15568 e EN14078 são aplicáveis para a comprovação do teor de conteúdo renovável. Entretanto, com a comercialização de outros biocombustíveis (RANP nº 842), a ser definida pelo CNPE, o balanço de massa deve ser aplicado para esse fim.</p> <p>Contribuição 11 - Sugere-se a mudança desta redação para definir melhor a aplicação das cores indicadas.</p>
--	--	---	--

		<p>medidas a uma mesma temperatura, em célula de caminho ótico de 1 cm, considerando o tolueno P.A. como padrão.”</p> <p>Contribuição 10 - Nota 4 - Substituir por: O teor total de biocombustíveis deve ser determinado por balanço material. A parcela relativa ao biodiesel deve ser comprovada pelos métodos referenciados. Em caso de disputa, a norma EN 14078 é de referência para o teor de biodiesel no óleo diesel B.</p> <p>Contribuição 11 - Nota 1 - Alterar Para: “Usualmente de incolor a amarelada, podendo apresentar-se ligeiramente alterada para as tonalidades marrom e alaranjada para o óleo diesel B.”</p> <p>Contribuição 12 - Manter análise de teor de biodiesel somente em óleo diesel tipo B que contenha biodiesel de base éster.</p>	<p>Contribuição 12 - As unidades produtoras de óleo diesel não movimentam biodiesel para justificar esta análise como obrigatória. Para o óleo diesel tipo A, esta análise poderia ser realizada apenas em caso de suspeita de contaminação, garantindo, neste caso, o teor especificado, tal como indicado atualmente. Caso este item torne-se obrigatório, haverá investimento nos laboratórios, exigindo tempo para adequação.</p>
--	--	---	---

<p>Giuliano Piagentini / Pensalab Equipamentos Industriais S.A</p>	<p>Comentários gerais</p>	<p>-</p>	<p>Todas as sugestões mencionadas têm como princípio de apresentar as melhores tecnologias que irão trazer maior produtividade ao um menor custo. Por consequência, aumentar a concorrência para obtenção de menores preços para os laboratórios.</p>
<p>Livio Garcia da Costa</p>	<p>Comentários gerais</p>	<p>-</p>	<p style="text-align: center;">ATENÇÃO!</p> <p>O formulário pulou do artigo 8º para o artigo 15, não disponibilizando os artigos 9º, 10, 11, 12, 13 e 14 para comentários. Desta forma, faça-o neste campo.</p> <p style="text-align: center;">Art. 10 COMO ESTÁ</p> <p>"O produtor de óleo diesel A deve manter sob sua guarda e à disposição da ANP pelo prazo de dois meses, a contar da data da comercialização do produto, uma amostra-testemunha de um litro, a qual deverá ser coletada nos termos do art. 5º."</p> <p style="text-align: center;">COMENTÁRIO</p> <p>A RANP somente exige amostra-testemunha do Produtor. Contudo, há outros momentos de certificação do produto, ainda que parcial (Boletim de Conformidade), com análises no Operador Logístico e no Distribuidor, além da figura do Importador que configuram, em algumas movimentações, comercialização do produto. Por exemplo, o produto sai de uma refinaria ou de um navio de importação e segue até um terminal comendo</p>

			<p>nova batelada de até 3 itens e é emitido um Boletim de Conformidade. Neste terminal há a entrega para o Distribuidor, configurando a comercialização daquela batelada. Não caberia amostra-testemunho neste caso? Não propus o texto alterado, pois o Art. 10 está na Seção I do Capítulo II sendo restrito aos produtores e importadores. Se for o caso, outras partes da RANP precisam ser revistas.</p> <p>Cabe também comentar que o texto "uma amostra-testemunha (sic) de um litro" gera controvérsias, pois os frascos típicos deste volume nominal, 1 litro, não atenderiam, pois devem permanecer com cerca de 20 % de espaço vazio, conforme prescrito nas normas de amostragem, e, assim, comportam em torno de 800 mL a 850 mL de produto. Dispor de um frasco de volume nominal maior do que 1 L para se ter 1.000 mL de amostra, respeitando o espaço vazio, não é algo prático e fácil de se encontrar no mercado.</p> <p>Parágrafo único do Art. 10 COMO ESTÁ</p> <p>"Parágrafo único. A amostra-testemunha de que trata o caput deverá ser armazenada em embalagem inerte de vidro âmbar ou metal com costuras externas, fechadas com batoque ou selo apropriado e tampa com lacre, que deixe evidências em caso de violação, devendo ser mantida em local protegido de luminosidade e à temperatura inferior a 20°C."</p>
--	--	--	--

			<p style="text-align: center;">PROPOSTA</p> <p>Parágrafo único. A amostra-testemunha de que trata o caput deverá ser armazenada em embalagem inerte de vidro âmbar ou DE metal com costuras externas, fechadas com tampa e batoque ou selo apropriado, E LACRADAS DE FORMA que deixe evidências em caso de violação, devendo ser mantida em local COM CIRCULAÇÃO DE AR (NATURAL OU MECÂNICA) E PROTEGIDAS DE INCIDÊNCIA RAIOS SOLARES.</p> <p style="text-align: center;">JUSTIFICATIVA</p> <p>Considerando o Ponto Inicial de Ebulição do óleo diesel rodoviário, acima de 100 °C, não se faz necessária a guarda de amostra-testemunho abaixo de 20 °C, ou seja, sob refrigeração na prática. Isto implicaria uma sobrecarga nas "salas de amostra" devido ao aumento expressivo da quantidade de frascos a serem guardados em um refrigerador sem uma contrapartida de ganho. Cabe destacar que a prática amplamente utilizada é que somente amostras de produtos voláteis como naftas e gasolina fiquem sob refrigeração e assim foi estabelecido na ABNT NBR 14883 - Amostragem manual.</p> <p>Em relação à indicação de que a amostra seja protegida de luminosidade, isso induz a achar que mesmo as armazenadas em lata de metal devam estar confinadas.</p> <p>Mais uma vez, não é prática se manter amostras de combustíveis em armários, mas em locais em que não haja incidência de luz solar.</p>
--	--	--	--

			<p>Por fim, "tampa com lacre" induz a achar que somente tampas autolacráveis possam ser usadas. Se não for essa a intenção, caberia indicar que a amostra deve estar lacrada, podendo ser, por exemplo, utilizado um saco plástico numerado e lacrado de alguma forma que iniba fraudes.</p>
<p>Fabício Bezerra / Neste US Inc.</p>	<p>Comentários gerais</p>	-	<p>A Neste está certa de que o diesel verde atende às especificações estabelecidas para o uso rodoviário assim como as obrigações quanto ao controle da qualidade a serem atendidas nesta consulta pública pelo fato de o mesmo já atender às principais especificações internacionais de combustível diesel (ASTM D975, CEN EN 15940, California Air Resources Board), e muitas vezes ultrapassar-las por uma grande margem, uma vez que é um produto mais puro do que o diesel convencional.</p> <p>Vale também ressaltar mais uma vez, que o diesel verde não contém enxofre e assim se adequa naturalmente aos teores máximos e especificações S-10 e S-500 definidos nesta consulta pública.</p> <p>Desta forma, a Neste gostaria de humildemente sugerir a inserção do diesel verde como opção para o uso rodoviário tanto em sua forma pura (Item VI sugerido no artigo 2) como em forma de mistura com Diesel A ou diesel co-processado (Item VII sugerido no Art. 2º) dentro do âmbito desta Consulta e Audiência Pública nº 11/2022.</p>

			<p>Seguimos à disposição da ANP para quaisquer informações adicionais ou dúvidas, e desde já, em nome da Neste agradecemos a consideração.</p>
<p>Christian Michael Wahnfried / Sindipeças</p>	<p>Comentários gerais</p>	-	<p>Sem comentários adicionais aos já colocados, a não ser parabenizar o corpo técnico da ANP pela Nota Técnica e inclusão de boas práticas no transporte e armazenamento do diesel comercial.</p>
<p>Eliezer de Lima Lopes / SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO</p>	<p>Comentários gerais</p>	-	<p>Apesar de se tratar de iniciativa meritória da ANP, que regulamenta o diesel coprocessado como mais um tipo de combustível que encerra parcela renovável para uso nos motores à combustão do ciclo diesel, avalia-se que a minuta de resolução distingue a parte renovável do diesel coprocessado dos demais tipos de biodiesel em circulação no mercado em função da tecnologia utilizada no processo produtivo desses bens. Essa distinção restringe a uma tecnologia específica a possibilidade de compor a mistura obrigatória da composição do Óleo Diesel B.</p> <p>Assim, a proposta em análise tem implicações concorrenciais que ocasiona problemas de competição e de outros incentivos à eficiência econômica no mercado de biodiesel.</p>

			<p>Portanto, indicam-se restrições à concorrência que justificam ajuste na minuta de resolução proposta de modo a não amparar barreiras à entrada e outros obstáculos à eficiência que comprometem o bem-estar do consumidor.</p>
<p>Pedro Modenesi Pitta Pinheiro / PETROBRAS TRANSPORTE S.A</p>	<p>Comentários gerais</p>	-	<p>Envio do ofício ANP nº 33/2015/SBQ/RJ-ANP</p>
<p>Mario Reis Pinto / Mercedes-Benz do Brasil Ltda.</p>	<p>Comentários gerais</p>	-	<p>Inclusão de parágrafo adicional: "Para fins de primeiro enchimento de veículos poderá ser utilizado o diesel A ou o diesel C, sem adição de biodiesel." Justificativa: Tendo em vista que os veículos novos podem permanecer parados por longos períodos de tempo nos pátios das empresas ou em operações de transformação/implementação, o óleo diesel utilizado no primeiro enchimento requer bom desempenho em termos de estabilidade à oxidação.</p>

<p>Samuel Luiz de Carvalho / IBP</p>	<p>Comentários gerais</p>	<p>-</p>	<p>Além das contribuições apresentadas sobre o texto proposto, o Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás - IBP destaca alguns aspectos relevantes que deveriam ser considerados pela ANP no desenvolvimento da minuta.</p> <p>Inicialmente, a NOTA TÉCNICA Nº 14/2021/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ fundamenta a dispensa de AIR considerando tratar-se de revisão de ato normativo de baixo impacto, e supondo (itens 5 e 6) que a proposta em revisão não provocará aumento expressivo de custos, nem repercutirá de forma substancial nas políticas públicas.</p> <p>O IBP alerta que as propostas podem trazer impactos significativos, diretos e indiretos, na produção e no abastecimento. Considerando tratar-se de um mercado superior a 60 bilhões de litros comercializados anualmente, de um combustível que sustenta a economia brasileira, do contexto de elevação de preços pós pandemia e dos esforços do Governo Federal para reduzir os custos dos combustíveis, parece-nos que a ausência da Análise de Impacto Regulatório compromete o dever de motivação racional e qualificada imposto às agências reguladoras.</p> <p>Mesmo nas hipóteses legais em que a AIR é dispensada, o imperativo de justificação e legitimação das políticas públicas permanece hígido e demanda juízos de prognose concretos e mensuráveis a respeito dos possíveis</p>
--------------------------------------	---------------------------	----------	---

			<p>impactos das medidas propostas, de modo que seja possível identificar as alternativas que apresentem a proporcionalidade mais adequada para o enfrentamento do(s) problema(s) regulatório(s). Do contrário, o que haverá serão meras especulações, derivadas de impressões, ideologias ou hipóteses. Vale destacar que a Lei nº 13.874/2019 estabelece, em seus arts. 1º a 4º, normas gerais que devem conformar a atuação do Regulador, segundo as quais são ilegítimas, por exemplo, medidas que aumentem custos de transação sem demonstração dos correspondentes benefícios (art. 4º, V). Adicionalmente, não foram avaliados eventuais impactos ao abastecimento nacional, nem a viabilidade técnica das propostas trazidas à consulta pública.</p> <p>Ainda, a presente consulta visa, entre outras questões, definir as especificações de qualidade do diesel oriundo da mistura de produto fóssil com biocombustíveis, tema que vem sendo tratado no âmbito do Conselho Nacional de Política Energética - CNPE, ainda sem definição anunciada ao mercado. Além disso, a manutenção do conceito de mistura apenas com o biodiesel produzido a partir da transesterificação e/ou esterificação (RANP 45/2014), bem como o estabelecimento de um plano e de um cronograma de descontinuidade dos óleos diesel S500 e S1800, são matérias de política pública, de competência do CNPE, e sua definição por instrumento infralegal pode ensejar conflitos com as definições do Conselho.</p>
--	--	--	--

			<p>Por fim, ainda não foi concluída a revisão da RANP 45/2014, que versa sobre as especificações do biodiesel oriundo de transesterificação, sendo este um dos componentes do óleo diesel B que se pretende especificar nesta oportunidade, comprometendo o dever de motivação clara, explícita e congruente, bem como a avaliação dos agentes regulados sobre a proposta em comento.</p> <p>Desta forma, consideramos que as questões apresentadas devem ser aprofundadas por meio da Análise de Impacto Regulatório, sopesando viabilidade, custos e benefícios esperados, e auxiliando a identificação da abordagem regulatória mais efetiva e suas alternativas antes da tomada de decisão.</p>
Matheus Boratto Nascimento Campos	Comentários gerais	-	<p>É altamente necessário o banimento do diesel s500 e s 1800. Preferencialmente, aumentando a mistura de biodiesel no diesel, gerando mais emprego e fortalecendo a indústria nacional. Com desdobramentos nas cadeias de produção de proteína animal e na balança comercial brasileira.</p>

Demetrio Souza D'Eça / COOMTRATA	Comentários gerais	-	NECESSITAMOS VALORIZAR A CULTURA DO DENDÊ NESTA REGIÃO DA BAHIA.
Heider Augusto da Silva Gomes / ANTF	Comentários gerais	-	A ANTF apresentou sua preocupação ao proposto pelo Art. 25 e enviou a Carta ANTF nº 189/2022 com o detalhe dos aspectos mencionados.
Sergio Tadeu Cabral Beltrão / União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene	Comentários gerais	-	<p>Para nossa surpresa, a Nota Técnica nº 14/2021/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ cita a palavra “biodiesel” 146 vezes! Boa parte dessas citações são ilações pejorativas compondo uma narrativa, subjetiva, sem critérios técnicos, de que o biodiesel seria responsável pelos problemas de qualidade do produto final, diesel B.</p> <p>Entre as referências citadas, até matérias jornalísticas sem nenhuma base científica são mencionadas. Uma das primeiras citações é a de um relatório denominado “Parâmetros críticos do Bx”, que jamais teve sua versão final divulgada oficialmente. Após a redação e distribuição de versão preliminar, a Petrobras solicitou que todos os ensaios realizados pela petroleira fossem</p>

			<p>removidos do relatório. Com esse pedido da Petrobras, a ANP optou pela não divulgação do relatório. No entanto, a citada Nota Técnica, menciona inexplicavelmente esse relatório, alegando resultados desfavoráveis ao biodiesel.</p> <p>Vale descrever o contexto em que, há poucos meses, a especificação do biodiesel também passou por processo de consulta pública. Na ocasião, ficou claro que a ANP desejava asseverar significativamente inúmeros parâmetros da especificação do biodiesel que, sabidamente, afiguram-se como os mais rigorosos do mundo.</p> <p>Exemplo disso é o teor de monoglicerídeos que, sem qualquer comprovação científica, foi associado à possibilidade de causar entupimento no sistema de injeção dos motores ciclo diesel. A especificação atual do biodiesel estabelece um teor máximo de 0,7% desse composto e que pretendia passar para 0,4%.</p> <p>Por outro lado, a própria nota técnica afirma que as parafinas do diesel fóssil também podem causar entupimento no sistema de injeção e que é comum a existência de até 20% dessa classe de compostos no diesel. Inclusive, esse fato é manifestado por montadoras que informam aos clientes essa possibilidade devido à composição do diesel. Apesar disso, não está proposto nenhum controle do teor de parafinas no diesel, constante da minuta de especificação.</p>
--	--	--	---

			<p>Em outro exemplo, existe grande complacência da Agência para com o diesel fóssil, pois os compostos hidrocarbonetos policíclicos aromáticos (HPA) são reconhecidamente classificados como cancerígenos. Mesmo assim, não é proposto controle algum desses compostos no Diesel S500 e para o S10 redução de 11% para 8%, valor ainda muito elevado para um composto de consequências tão graves à saúde pública.</p> <p>Com relação ao Diesel S500, com 500 ppm de enxofre, um tipo de diesel banido na maior parte dos países desenvolvidos do mundo, inclusive da América Latina. A ANP nesta consulta não propõe cronograma de banimento do S500, combustível veneno. Propõe, apenas, a criação de um Grupo de Trabalho para discutir o tema. Vale destacar que dirigentes da Petrobras já noticiaram a possibilidade de aumento significativo da produção do S10 em substituição ao S500.</p> <p>Nota-se um desequilíbrio quanto à especificação do biodiesel, extremamente rigorosa, versus a especificação do diesel fóssil, muito permissiva e flexível.</p>
--	--	--	---

André Meloni Nassar / ABIOVE	Comentários gerais	-	<p>Considerações sobre a Nota Técnica:</p> <p>A ABIOVE – Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais, manifesta a sua não concordância com a abordagem empregada em algumas passagens do documento SEI/ANP – 1723072 – Nota Técnica, que subsidia a revisão da especificação do óleo diesel comercial (diesel B), dando a entender que problemas do biodiesel teriam sido a motivação para o conjunto de revisões das especificações do biodiesel e do diesel.</p> <p>Alguns exemplos:</p> <p>"Item 14 - ... Segundo os relatos, tais problemas foram ocasionados pela degradação observada no óleo diesel B e intensificados a partir da adoção do teor de 11% de biodiesel no óleo diesel B."</p> <p>"Item 18 - ... Esses setores têm relatado problemas que surgiram ou se acentuaram à medida em que se aumentou o teor de biodiesel no diesel, como o entupimento acelerado de filtros, travamento de bombas, desgaste e quebra de peças, além de paradas repentinas de maquinário."</p> <p>A contaminação por água, a formação de borra, o entupimento prematuro de filtros e o “congelamento” do combustível em períodos mais frios já ocorriam antes da introdução do biodiesel no diesel comercial. Tome-se como exemplo a realidade do diesel marítimo, que não tem biodiesel, e também apresenta esses problemas.</p>
---------------------------------	-----------------------	---	---

			<p>Apesar de a ABIOVE sempre ter se mostrado disponível para estudar e colaborar para a elucidação das causas diante de problemas, um estudo científico com controle das variáveis de modo a conduzir a uma conclusão definitiva, jamais foi feito.</p> <p>A ABIOVE entende que, uma vez que em nenhuma circunstância até o presente momento, houve algum incidente com esclarecimento cabal de ser o biodiesel dentro do especificado a causa, a ANP não deveria utilizar esse argumento, ainda que ressalvado como hipotético, pois trata-se de condição que detrata um setor que sempre esteve presente na busca do aprimoramento de suas instalações e de seu produto na busca da solução dos problemas, independente da responsabilidade pelos mesmos, além de ser um biocombustível essencial para o abastecimento e segurança energética brasileira.</p> <p>Outra situação que causa espécie é a citação do documento denominado “Parâmetros Críticos do Bx” para subsidiar mudanças no combustível óleo diesel B. A ABIOVE entende que o trabalho não esgotou as discussões técnicas e não chegou a ser publicado, razões pelas quais não deveria ser utilizado como fonte válida para qualquer conclusão, sobretudo ao fundamentar propostas com impactos tão profundos na sociedade, como é o caso da especificação do diesel comercial brasileiro.</p>
--	--	--	---

Marilia Salim Kotait / Raízen S.A.	Comentários gerais	-	<p>A proposta de norma objeto desta consulta pública não foi precedida pela elaboração de Análise de Impacto Regulatório (AIR), uma vez que, segundo a Nota Técnica nº 14/2021/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ, o novo normativo seria considerado como de “baixo impacto”, enquadrando-se na hipótese de dispensa do inciso III do art. 4º do Decreto nº 10.411, de 2020.</p> <p>“Ato normativo de baixo impacto” é definido pelo mencionado Decreto como aquele que, entre outros, “não provoque aumento expressivo de custos para os agentes econômicos ou para os usuários dos serviços prestados” e “não repercute de forma substancial nas políticas públicas econômicas ou sociais”.</p> <p>Ocorre, no entanto, que a norma ora proposta por esta D. Agência possui claras repercussões nos custos para os agentes econômicos do setor, aumentando-os, e, conseqüentemente, nos preços finais ofertados ao consumidor final, principalmente considerando a relação entre o custo do transporte rodoviário no país e as políticas econômicas e sociais direta e indiretamente relacionadas à inflação.</p> <p>Especificamente no que diz respeito ao aumento de custos para os agentes econômicos, a minuta prevê uma série de novas obrigações que resultam em custos adicionais bastante elevados ao mercado, como é o caso das obrigações relativas à implantação de sistema de filtragem e limpeza de tanques – que, conforme as contribuições ora apresentadas, não devem ser mantidas na versão final do texto.</p>
---------------------------------------	-----------------------	---	--

<p>José Mauro Cardoso / Acelen</p>	<p>Comentários gerais</p>	<p>-</p>	<p>Parabeniza-se a ANP pela iniciativa e preocupação com o tema, entretanto, reiteramos a consideração preliminar sobre a necessidade de elaboração prévia de AIR, visto a dimensão dos impactos da proposta para a indústria.</p>
<p>José Camargo Hernandes / Sindicombustíveis Resan</p>	<p>Comentários gerais</p>	<p>-</p>	<p>NECESSIDADE URGENTE DE SUSPENSÃO DA CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICA EM QUESTÃO, DEVIDO À INOBSERVÂNCIA DA ELABORAÇÃO DE AIR PREVIAMENTE. A JUSTIFICATIVA PARA DISPENSA DESSE ATO NÃO SE REVELA ADEQUADA, PELAS RAZÕES APRESENTADAS ACIMA.</p>
<p>Marcio Massão Ota Jr. / GRANOL INDUSTRIA, COMÉRCIO E EXPORATAÇÃO S/A</p>	<p>Comentários gerais</p>	<p>-</p>	<p>OS TEORES DE ELEMENTOS ESPECIFICADOS NA TABELA X (AL, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Na, Ni, P, Pb, ENTRE OUTROS) NÃO SÃO EXIGIDOS OBRIGATORIAMENTE NO CERTIFICADO DE QUALIDADE DO DIESEL A. CONSIDERANDO A IMPORTÂNCIA DE MONITORAR OS CONTAMINANTES METÁLICOS NO COMBUSTÍVEL, NECESSÁRIO INCORPORAR CARACTERÍSTICAS DE CONTROLE DE QUALIDADE ADICIONAIS, SIMILARES AOS EXIGIDOS PARA O DIESEL VERDE (RANP 842/2021)</p>

<p>Felipe Correa Castilho / ABTP</p>	<p>Comentários gerais</p>	<p>-</p>	<p>Destacamos mais uma vez, que a ANP não vem realizando AIR para algumas propostas de norma, alegando o baixo impacto que estas causarão ao mercado – o que não é verdadeiro, vistos os investimentos com filtragem, a perda de eficiência operacional causada, os custos associados ao aumento de frequência de limpeza de tanques e, conseqüente, gerenciamento dos resíduos gerados, etc, além de desconforto logístico proporcionado por todo o exposto acima.</p> <p>A prática do AIR não pode ser simplificada com pesquisas internacionais e realizações de fóruns com o mercado, mas com a demonstração dos ganhos da proposta para o setor, incluindo o usuário.</p> <p>A ANP, no contexto, está atuando no meio, e não apontando o custo-benefício do fim. Se a meta é um produto de melhor qualidade, que se imponha os parâmetros e não os métodos de chegar a eles.</p>
<p>José Camargo Hernandes / Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes</p>	<p>Comentários gerais</p>	<p>-</p>	<p>A Nota Técnica nº 14/2021/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ justifica a dispensa de AIR sob o argumento de que a proposta se limita à revisão de ato normativo de baixo impacto, que não resultará em aumento expressivo de custos, tampouco afetará substancialmente as políticas públicas em curso. Assim como apresentado por outros participantes da consulta em tela, a Fecombustíveis manifesta posição contrária a esta interpretação da ANP, entendendo que a proposta em questão acarretará impactos (diretos e indiretos) significativos à cadeia,</p>

			<p>desde a produção até o abastecimento (muito embora a causa do problema esteja concentrada na etapa de produção, constricta a limitações das rotas tecnológicas em desenvolvimento). Especificamente em relação à revenda varejista, é certo que as obrigações para manutenção da qualidade do produto estabelecidas pela proposta necessariamente implicarão em custos relevantes, que não podem ser ignorados na análise de viabilidade da norma em questão. A respeito, frise-se que além do imediato custo financeiro para atendimento das novas obrigações (não ponderados na referida Nota Técnica), esses custos serão na prática irrecuperáveis, afinal os postos não serão ressarcidos desses custos ou compensados de algum modo por outra medida administrativa. Além disso, as sugeridas obrigações acessórias (guarda de documentos, manutenção/substituição de equipamentos etc) que poderão gerar multas caso descumpridas, agravando o risco da atividade dos postos em razão de problemas não decorrentes da atividade (repita-se, o problema de fato decorre da limitação da atual tecnologia em preservar a qualidade do biodiesel em toda a cadeia, em todo o país). Por conseguinte, de outro lado haverá necessariamente aumento do custo de fiscalização estatal, cabendo à ANP e demais órgãos controlar a qualidade do combustível comercializado em mais de 40 mil postos (além dos demais agentes), custo esse também não mensurado pela questionada Nota Técnica.</p>
--	--	--	---

			<p>Desta forma, não é possível concordar com a dispensa de AIR frente ao tema em discussão, que fica desde já impugnada – com a necessidade de suspensão da audiência pública até o pleno atendimento desse requisito legal. Para justificar tal dispensa com base no art. 2º, II, “a” do Decreto Federal nº 10.411/2020, por imperativo lógico caberia primeiramente à ANP mensurar esses custos óbvios, para então determinar se a tendência é de provocar ou não aumento expressivo (termo que enseja subjetividade, aliás) de custos para os agentes econômicos ou usuários dos serviços prestados. Ora, resta claro que a Nota Técnica em xeque não avaliou suficientemente esse critério, sendo forçada sua conclusão genérica em relação à descabida dispensa da AIR. Se não bastasse, a referida Nota Técnica também não atende concretamente à Lei nº 13.874/2019, que retrata como ilegítimas medidas normativas que aumentem custos de transação sem comprovação dos respectivos benefícios (art. 4º, V). Isso proque, como dito, não foram ponderamos os impactos ao abastecimento nacional, tampouco a viabilidade técnica da proposta colocada em consulta pública. Não menos importante, considerando que o tema em debate integra a agenda do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), mostra-se pertinente que a AIR aqui reclamada leve em conta a posição do CNPE e outras pastas executivas, por exemplo os Ministérios do Meio Ambiente e da Economia, afinal a revisão da norma técnica em discussão se insere em um arranjo normativo mais amplo, estruturador do</p>
--	--	--	--

			<p>PROCONVE e outras macro políticas públicas. Do contrário, há enorme risco de suas disposições por instrumento infralegal incorrerem em conflitos com a competência do CNPE em matéria de conceito de mistura somente com o biodiesel oriundo da transesterificação e/ou esterificação, bem como o estabelecimento de um plano e de um cronograma de descontinuidade dos óleos diesel S500 e S1800. Por derradeiro, cumpre alertar que ainda não foi concluída a revisão da RANP 45/2014, afetando esta proposta.</p>
<p>Antonio Carlos Ventili Marques / APROBIO</p>	<p>Comentários gerais</p>	-	<p>A APROBIO, Associação dos Produtores de Biocombustíveis do Brasil, após uma análise pormenorizada da Nota técnica Nº 14/2021/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ, considerando também a Nota Técnica Nº 10/2021/SBQ-CPT-CQC/SBQ/ANP-DF e as contribuições e apresentações realizadas na CP 23/2021, apresentou as suas contribuições.</p> <p>Destaque-se que a Nota Técnica utilizou reiteradamente duas fontes de dados importantes, mas que não estão disponíveis ao público em geral:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 - Os resultados de análises reportados em certificados de qualidade do diesel A e laudos de análises dos produtos importados. 2 - Os resultados e conclusões do projeto “Parâmetros Críticos do BX”. <p>Compromete-se a avaliação da Nota Técnica ao citar e utilizar uma base de informações que não é de domínio público. O conhecimento da APROBIO sobre o projeto “Parâmetros Críticos do BX” advém da participação das</p>

			<p>associações dos produtores de biodiesel na análise e comentários dos ensaios realizados.</p> <p>Alguns pontos da Nota Técnica foram avaliados de forma distinta e tais entendimentos serão enviados ao e-mail da consulta, como colaboração técnica. Estas considerações complementam os comentários e justificativas para as mudanças propostas na minuta de resolução colocada em Consulta Pública.</p> <p>Em linhas gerais, a Nota Técnica passa ao leitor a visão de que a maioria dos problemas relatados e reportados referente ao Diesel B decorrem de falhas ou desvios comprovadamente relacionados ao Biodiesel, sem elencar as análises técnicas que suportaram a relação de causa e efeito. O texto pode incitar uma avaliação pejorativa ao biodiesel até mesmo em profissionais com razoável conhecimento no tema.</p> <p>Deixa-se no esquecimento que relatos similares aos elencados na Nota Técnica já existiam antes da chegada do biodiesel. Como na matéria abaixo de dezembro de 2007, apenas com a finalidade de exemplificar.</p> <p>https://ocarreteiro.com.br/artigos-revistas/baixa-temperatura-na-boleia/ Por Evilazio Oliveira -22/12/2007.</p> <p>A Nota Técnica continua a associar o biodiesel como causa dos problemas localizados ocorridos em bombas dos postos de combustíveis, sendo que uma análise da rastreabilidade dos produtos e análises laboratoriais realizadas pelo CENPES, e acompanhada pela ANP, não chegaram a esta conclusão. Este relatório não foi considerado na elaboração da Nota Técnica?</p>
--	--	--	--

			<p>Boa parte dos ajustes das especificações propostas na minuta apenas ratificam condições já realizadas pelo operador nacional de refino, ou são simplificações no mínimo duvidosas. A Nota Técnica poderia expandir a sua análise com a busca de características presentes em outras especificações internacionais do Diesel e não utilizadas nas resoluções da ANP. Infelizmente, isso não ocorreu.</p> <p>Há avanços importantes na minuta, que reconhece e corrige a falta de controle de qualidade no ponto de entrega do Diesel A, ao incluir a exigência de qualidade nos terminais e refinarias, assim como já exige no diesel importado.</p> <p>Assim, as mudanças propostas na minuta poderiam avançar mais na garantia de qualidade do combustível fornecido ao consumidor final, ao contrário das “simplificações” que podem significar importante retrocesso.</p>
Luiz Carlos Heinze	Comentários gerais	-	<p>Considerando a importância de monitorar e controlar os contaminantes metálicos no combustível: Incorporar características de controle de qualidade adicionais, similares aos já exigidos para o Diesel Verde (RANP 842/2021).</p>

<p>Mirele Machado /Vibra Energia</p>	<p>Comentários gerais</p>	<p>-</p>	<p>Antes de partirmos para as contribuições ao corpo da norma, gostaríamos de destacar que muitas propostas de alteração de resolução ANP estão sendo revisadas ao mesmo tempo e sem a devida elaboração de Análise de Impacto Regulatório (AIR).</p> <p>Desta maneira, reforçamos a importância da realização de Análise de Impacto Regulatório, pois as normas por vezes se complementam e a necessidade de o arcabouço regulatório ser aperfeiçoado de forma holística.</p> <p>Citamos como exemplo a importância de discutir a especificação do biodiesel em conjunto com a especificação do óleo diesel, vez as características de um produto interferem nas do outro. A ausência de discussão coordenada dificulta a manifestação dos agentes regulados sobre as especificações o óleo diesel B, vez que as características do biodiesel impactam diretamente os limites especificados na tabela 1 e após definição da revisão em andamento deverá ser avaliada a adequação/viabilidade dos limites propostos.</p> <p>Quando se dispensa a elaboração de AIR, há apenas a suposição de problemas teóricos que se pretende solucionar sem a devida comprovação de benefícios ao mercado e ao consumidor final a que se pretende atingir e até mesmo fica de fora avaliações macro de viabilidade operacional da mudança e sobre impactos causados ao setor.</p>
--	-------------------------------	----------	--

			<p>Entendemos que as mudanças ora propostas trazem consequências diretas e indiretas ao abastecimento nacional e impacta no custo dos combustíveis, em um cenário já atribulado de dificuldades a serem superadas no mercado de diesel no curto prazo.</p>
<p>Danilo Souza Chaves / Petrobras</p>	<p>Comentários gerais</p>	-	<p>A NOTA TÉCNICA Nº 14/2021/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ fundamenta a dispensa de AIR considerando tratar-se de revisão de ato normativo de baixo impacto, e supondo (itens 5 e 6) que a proposta em revisão não provocará aumento expressivo de custos, nem repercutirá de forma substancial nas políticas públicas.</p> <p>Ocorre que diferente do previsto na Nota Técnica acima citada, as propostas trazem impactos significativos, diretos e indiretos, na produção e na logística de entrega dos produtos. Citamos como exemplo: O custo de limpeza é elevado, além de indisponibilizar o tanque para utilização (tanto refinaria quanto logística); A instalação de sistema de filtração antes do carregamento, também trará elevados custos de CAPEX e de OPEX que podem causar elevação do preço do combustível.</p> <p>As alterações na especificação para o Ponto de Entupimento de Filtro a Frio aumentam os custos, devido ao aumento da quantidade necessária de depressor de temperatura e podem causar redução na produção, com a necessidade de readequação de sistemas.</p>

			<p>Dentre outros itens que possuem potencial de impactar os agentes.</p> <p>Sendo assim, caso esta Agência persista na aprovação nos moldes da minuta proposta, considerando os impactos, não se verifica a hipótese de dispensa apontada, devendo ser realizada Análise de Impactos Regulatórios</p> <p>Diante do exposto, a Petrobras sugere que esta Agência retome a discussão do tema, com ampla participação de todo o setor, com o objetivo de elaborar uma Análise de Impacto Regulatório, conforme exigido pela Lei nº 13.848/2019 (Lei das Agências Reguladoras) e Diretrizes Gerais e Guia AIR, aprovado pelo Comitê Interministerial de Governança, em 11/06/2018.</p> <p>Nessa ordem de ideias, em observância ao princípio da eventualidade, a Petrobras apresenta considerações específicas para os dispositivos propostos na minuta de resolução em consulta pública, que merecem ser considerados mesmo que se aceite integralmente o exposto anteriormente. As sugestões apresentadas a seguir têm por objetivo contribuir para a construção de um marco regulatório que ofereça ao setor de petróleo e derivados a segurança jurídica necessária para a gestão de seus negócios e para a realização de investimentos futuros.</p>
--	--	--	--

<p>Silvio Rodrigues / Stellantis</p>	<p>Novo artigo</p>	<p>Sugestão de adição de um novo artigo: Art. X O diesel A ou diesel C (sem biodiesel) deverá ser disponibilizado para primeiro enchimento do veículo.</p>	<p>Justificativa: Este primeiro abastecimento necessita do uso de um combustível com boa estabilidade à oxidação, visto que a situação de veículos em estoque e também exportação faz com que o mesmo possa permanecer meses antes de sua comercialização.</p>
<p>Gilberto Martins / ANFAVEA</p>	<p>Novo artigo</p>	<p>Porposta: Art. X O diesel A ou diesel C (sem biodiesel) deverá ser disponibilizado para primeiro enchimento do veículo.</p>	<p>Justificativa: Este primeiro abastecimento necessita do uso de um combustível com boa estabilidade à oxidação, visto que o tempo do início da montagem do motor até a entrega do veículo ao consumidor final pode levar meses.</p>
<p>Iêda Fernandes / ABRAPALMA</p>	<p>Nova tabela</p>	<p>Nova Tabela X - Especificação adicional do diesel A para fins de fiscalização. Teores de elementos (Al, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Mo, Na, Ni, P, Pb, Pd, Pt, Sn, Sr, Ti, V e Zn), máx. Unidade: mg/Kg Limite: 1,0 por elemento Método: D7111 ou UOP 389 Nota: Os teores de elementos, especificados conforme Tabela X não são exigidos obrigatoriamente no certificado da qualidade do diesel A, mas seus limites devem ser atendidos para fins de fiscalização, ficando o produtor ou importador de diesel A responsáveis pelo</p>	<p>Considerando a importância de monitorar e controlar os contaminantes metálicos no combustível: Incorporar características de controle de qualidade adicionais, similares aos já exigidos para o Diesel Verde (RANP 842/2021).</p>

		não atendimento aos limites estabelecidos.	
Lucas Soares Portela / Associação Brasileira de Reciclagem Animal	Nova tabela	<p>Nova Tabela X - Especificação adicional do diesel A para fins de fiscalização.</p> <p>Teores de elementos (Al, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Mo, Na, Ni, P, Pb, Pd, Pt, Sn, Sr, Ti, V e Zn), máx.</p> <p>Unidade: mg/Kg</p> <p>Limite: 1,0 por elemento</p> <p>Método: D7111 ou UOP 389</p> <p>Nota: Os teores de elementos, especificados conforme Tabela X não são exigidos obrigatoriamente no certificado da qualidade do diesel A, mas seus limites devem ser atendidos para fins de fiscalização, ficando o produtor ou importador de diesel A responsáveis pelo não atendimento aos limites estabelecidos.</p>	<p>Considerando a importância de monitorar e controlar os contaminantes metálicos no combustível: Incorporar características de controle de qualidade adicionais, similares aos já exigidos para o Diesel Verde (RANP 842/2021).</p>

<p>ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS INDÚSTRIAS DE PESCADOS</p>	<p>Nova tabela</p>	<p>Nova Tabela X - Especificação adicional do diesel A para fins de fiscalização. Teores de elementos (Al, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Mo, Na, Ni, P, Pb, Pd, Pt, Sn, Sr, Ti, V e Zn), máx. Unidade: mg/Kg Limite: 1,0 por elemento Método: D7111 ou UOP 389 Nota: Os teores de elementos, especificados conforme Tabela X não são exigidos obrigatoriamente no certificado da qualidade do diesel A, mas seus limites devem ser atendidos para fins de fiscalização, ficando o produtor ou importador de diesel A responsáveis pelo não atendimento aos limites estabelecidos.</p>	<p>JUSTIFICATIVA: Considerando a importância de monitorar e controlar os contaminantes metálicos no combustível: Incorporar características de controle de qualidade adicionais, similares aos já exigidos para o Diesel Verde (RANP 842/2021).</p>
<p>Robson Rodrigues Antunes / Potencial Biodiesel</p>	<p>Nova tabela</p>	<p>CONTRIBUIÇÃO: Nova Tabela X - Especificação adicional do diesel A para fins de fiscalização. Teores de elementos (Al, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Mo, Na, Ni, P, Pb, Pd, Pt, Sn, Sr, Ti, V e Zn), máx. Unidade: mg/Kg Limite: 1,0 por elemento Método: D7111 ou UOP 389 Nota: Os teores de elementos, especificados conforme Tabela X não são exigidos obrigatoriamente no certificado</p>	<p>JUSTIFICATIVA: Considerando a importância de monitorar e controlar os contaminantes metálicos no combustível: Incorporar características de controle de qualidade adicionais, similares aos já exigidos para o Diesel Verde (RANP 842/2021).</p>

		<p>da qualidade do diesel A, mas seus limites devem ser atendidos para fins de fiscalização, ficando o produtor ou importador de diesel A responsáveis pelo não atendimento aos limites estabelecidos.</p>	
<p>Leonardo Botelho Zilio / Sindicato da Indústria de Biodiesel e Biocombustíveis do Estado do Rio Grande do Sul</p>	<p>Nova tabela</p>	<p>Nova Tabela X - Especificação adicional do diesel A para fins de fiscalização. Teores de elementos (Al, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Mo, Na, Ni, P, Pb, Pd, Pt, Sn, Sr, Ti, V e Zn), máx. Unidade: mg/Kg Limite: 1,0 por elemento Método: D7111 ou UOP 389 Nota: Os teores de elementos, especificados conforme Tabela X não são exigidos obrigatoriamente no certificado da qualidade do diesel A, mas seus limites devem ser atendidos para fins de fiscalização, ficando o produtor ou importador de diesel A responsáveis pelo não atendimento aos limites estabelecidos.</p>	<p>Considerando a importância de monitorar e controlar os contaminantes metálicos no combustível: Incorporar características de controle de qualidade adicionais, similares aos já exigidos para o Diesel Verde (RANP 842/2021).</p>

<p>Irineu Boff / SINDICATO DA INDÚSTRIA DE ÓLEOS VEGETAIS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL</p>	<p>Nova tabela</p>	<p>Nova Tabela X - Especificação adicional do diesel A para fins de fiscalização. Teores de elementos (Al, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Mo, Na, Ni, P, Pb, Pd, Pt, Sn, Sr, Ti, V e Zn), máx. Unidade: mg/Kg Limite: 1,0 por elemento Método: D7111 ou UOP 389 Nota: Os teores de elementos, especificados conforme Tabela X não são exigidos obrigatoriamente no certificado da qualidade do diesel A, mas seus limites devem ser atendidos para fins de fiscalização, ficando o produtor ou importador de diesel A responsáveis pelo não atendimento aos limites estabelecidos.</p>	<p>Considerando a importância de monitorar e controlar os contaminantes metálicos no combustível: Incorporar características de controle de qualidade adicionais, similares aos já exigidos para o Diesel Verde (RANP 842/2021).</p>
<p>Donato Alexandre Gomes Aranda / LIPCAT/PROCAT/UFRJ</p>	<p>Nova tabela</p>	<p>Incluir Nova Tabela X - Especificação adicional do diesel A para fins de fiscalização. Teores de elementos (Al, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Mo, Na, Ni, P, Pb, Pd, Pt, Sn, Sr, Ti, V e Zn), máx. Unidade: mg/Kg Limite: 1,0 por elemento Método: D7111 ou UOP 389 Nota: Os teores de elementos, especificados conforme Tabela X não são exigidos obrigatoriamente no certificado</p>	

		<p>da qualidade do diesel A, mas seus limites devem ser atendidos para fins de fiscalização, ficando o produtor ou importador de diesel A responsáveis pelo não atendimento aos limites estabelecidos.</p> <p>Considerando a importância de monitorar e controlar os contaminantes metálicos no combustível:</p> <p>Incorporar características de controle de qualidade adicionais, similares aos já exigidos para o Diesel Verde (RANP 842/2021).</p>	
--	--	--	--