

## AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 11/2022

### 1. Assunto e informações introdutórias

A Audiência Pública nº 11/2022 tratou da minuta de resolução revisora da Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações e controle da qualidade dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário a ser comercializado em território nacional.

Os principais objetivos da Audiência foram: i) obter contribuições sobre matéria regulatória de interesse geral de agentes econômicos, consumidores ou usuários de bens e serviços da indústria do petróleo, gás natural e biocombustíveis; e ii) dar publicidade, transparência e legitimidade às ações regulatórias da ANP.

A Audiência Pública ocorreu em duas sessões de forma virtual, via Microsoft Teams e com transmissão por YouTube, nos dias 06 de julho de 2022, de 14h às 19h00, e 15 de julho de 2022, de 14h às 16h15.

A mesa condutora foi composta por:

Carlos Orlando Enríque da Silva - Superintendente de Biocombustíveis e Qualidade de Produtos (Presidente);

Jackson da Silva Albuquerque - Especialista em Regulação (Secretário); e

Isabela de Araújo Lima Dutra - PGR/ANP (Procuradora Federal),

e contou com 161 participantes na Primeira Sessão e 46 na Segunda Sessão, desagregados por perfil, conforme demonstra a Tabela 1. O registro de presença dos participantes da Audiência Pública encontra-se anexado ao processo (SEI 2391350).

Tabela 1 - Quantidade de participantes classificada por perfil

Perfil do participante	Quantidade	
	Primeira Sessão	Segunda Sessão
Instituição governamental	32	17
Órgão de classe ou associação	20	8
Agente econômico	21	8
Consumidor ou usuário de serviços	3	2
Outros	85	11

### 2. Relato sucinto dos fatos ocorridos na Audiência Pública

#### 2.1. Primeira Sessão (06 de julho de 2022)

Inicialmente, o Presidente da Audiência abriu formalmente a Sessão, apresentou a mesa condutora e passou a palavra para o Diretor Daniel Maia, da ANP, a fim de que se pronunciasse a respeito do tema.

O Diretor agradeceu a participação de todos à Audiência, para, em seguida, citar que o óleo diesel é combustível de relevantíssima importância para o país, o que reflete a atenção que a Agência precisa ter em prezar pela qualidade e garantia do abastecimento desse combustível à sociedade, dentro da competência cometida em lei à Agência. Destacou que, ao longo dos anos de vigência da Resolução ANP nº 50, de 2013, ocorreu notória evolução tanto da qualidade do produto quanto do mercado. Enfatizou a participação social ao longo do processo de revisão da resolução em foco que se iniciou através de rodada de reuniões com agentes econômicos, bem antes da consulta e audiências públicas. Além disso, deixou a mensagem de que o diálogo entre a ANP e o mercado não se encerra com a Audiência, pois a Agência se encontra aberta para discussões no campo técnico e que tem a segurança de que a ANP, com o seu corpo técnico extremamente qualificado e dedicado, busca aprimorar a norma com vistas à qualidade do produto a ser disponibilizado para os consumidores do país. Acrescentou que é de conhecimento de todos que o trabalho público da ANP divulgado é transparente e que tem como base de sustentação critérios técnicos que podem ser passíveis de questionamentos, sempre no campo técnico. Nesse sentido, posta-se receptiva a participar de debates sobre críticas técnicas e sendo, o caso, a recuar nos caminhos técnicos trilhado, ou continuar com eles ou mudar o que for necessário, seja um pouco de um lado, seja um pouco do outro, no entanto, dentro do debate técnico, transparente e justo para que todos possam alcançar o objetivo que buscam, que é a melhoria da qualidade do produto disponível e utilizado pela sociedade. Com isso, encerrou suas palavras, agradeceu mais uma vez a presença de todos e passou para o Presidente.

O Presidente da Audiência retribuiu os agradecimentos ao Diretor e passou à apresentação das informações gerais e procedimentos aplicáveis à Audiência Pública, do cronograma da revisão da norma, bem como do número e da identificação de sugestões por

natureza e expositores previamente inscritos. Em seguida, passou a palavra ao Secretário da Audiência, que realizou exposição sobre o histórico, a motivação e as principais alterações propostas na minuta de resolução.

Em sequência, a palavra foi concedida aos expositores observada a cronologia dos inscritos previamente. A saber:

- Sr. Pierre Fabiano Zanovelo, da Vulcano Laboratório de Análises Químicas S/S Ltda., destacou que a questão da dispensa da emissão do boletim de conformidade pela distribuidora foi sanada e adicionou a importância da emissão desse documento pelo TRR, uma vez que há casos em que o produto é armazenado em suas instalações. Comentou também a necessidade de ser avaliada a exigência de que o TRR faça a transferência para tanques de caminhões próprios. Outro ponto focado disse respeito à curva de destilação, uma vez que foram realizados testes em seu laboratório a partir dos quais foi verificada diferença de temperatura de destilação entre os óleos diesel A e B para os pontos mais baixos da curva. Com isso, a proposta de somente aplicar esses pontos mais extremos da curva de destilação, sem mais aplicar o T10 e T50, traria preocupação, uma vez que o óleo diesel B tem aqueles pontos de destilação alterados em relação ao diesel A, o que o levou a sugerir a permanência dos pontos T10 e T50, diferenciando, contudo, os limites do diesel A e B;

- Sr. Christian Michael Wahnfried, representante do Sindipeças, comentou a concordância da instituição quanto à: definição das boas práticas para o óleo diesel; elaboração do cronograma de descontinuidade do diesel S500; introdução dos limites de acidez nos diesel S10 e S500; redução dos limites dos teores de água para o S500; ao HPA para o S10; e ao ponto de entupimento no período de inverno. Além disso, ressaltou as sugestões encaminhadas na consulta pública em relação a destilação, número de cetano e estabilidade à oxidação do diesel, pontuando que a instituição defende a introdução dessa última característica, uma vez que a indústria automobilística ainda observa falhas nos veículos associadas à perda de estabilidade à oxidação.

Para o caso da destilação, demonstrou preocupação com a exclusão dos T10 e T50, e que, no caso do T10, pode ocasionar problemas como cavitação. Em adição à Consulta Pública, fez apresentação sobre problemas ocasionados pelo óleo diesel B, como falhas causadas em bomba de pressão, tuchos e roletes, entre outros, ocorridos em máquinas agrícolas, escavadeiras e caminhões. Relatou testes realizados na Colômbia em uma van que consumiu diesel B12 com excelente estabilidade à oxidação com imagens de peças limpas. Em complemento, comentou os resultados de amostras coletadas de 2020 a 2022, de B10 a B12, em que a estabilidade média foi de 48h. Por fim, citou as sugestões encaminhadas, relativas à estabilidade à oxidação, meia vida dos aditivos para o biodiesel e o diesel de primeiro enchimento. Esse último com uso de diesel A ou diesel C;

- Sra. Iêda Fernandes, representante da Abrapalma, inicialmente parabenizou a ANP pelo trabalho realizado com foco na descarbonização da economia e comentou sobre a importância dos biocombustíveis na matriz energética, inserindo o Brasil no novo contexto mundial que caminha para um planeta mais equilibrado e mais justo. Em seguida, ressaltou os pontos apresentados durante a Consulta Pública em relação ao diesel C, ao corante do diesel S500, a descontinuidade do diesel S500 e, por fim, ressaltou o potencial da palma de óleo que pode contribuir para o componente social, que é a inserção da agricultura familiar com o selo social;

- Sr. Marcelo V. Alves, representante da Petrobras, parabenizou a ANP pelo avanço de algumas mudanças colocadas na minuta de resolução, destacando a simplificação da curva de destilação. Em seguida, fez apresentação ressaltando algumas sugestões e suas respectivas justificativas que foram enviadas durante a Consulta Pública, a respeito da definição dos tipos de óleos diesel, teor de biocombustíveis, ponto de entupimento, boas práticas (filtração e limpeza dos tanques), emissão de boletim de conformidade (BC), análises de estabilidade à oxidação para ambos os diesel, lubrificidade e guarda da amostra testemunha. Nesse último, comentou que a guarda de amostras a temperaturas reduzidas é aplicável no caso de nafta e gasolina; que, para o caso de querosene de aviação, não se aplica e, assim, entende que é estendido para o óleo diesel que tem menores teores de componentes voláteis.

Em sua conclusão, adicionou que a nova resolução deve estar adequada aos diversos biocombustíveis, conforme legislação a ser definida pelo CNPE. E que algumas das propostas colocadas pela ANP causam impactos na cadeia produtiva e de distribuição e, nesse caso, entende ser necessário análise de impacto regulatório, pois pode causar redução de produção, diminuição da capacidade de armazenamento, aumento de custos e risco de desabastecimento. Por fim, colocou-se à disposição para apresentação de estudos realizados para o ponto de entupimento e lubrificidade, bem como para definição do cronograma de descontinuidade do óleo diesel S500.

O Presidente da Audiência agradeceu a apresentação e indagou à Petrobras sobre a descontinuidade do diesel S500, pois tinha conhecimento à luz de matéria publicada na imprensa especializada de que a empresa teria planos concretos, independentemente de cronograma, da retirada do diesel S500, ao que o Sr. Marcelo Alves esclareceu que a Petrobras tem plano da descontinuidade do óleo diesel S500 em 2026, considerando as refinarias da Região Sudeste. Que, no caso das demais, tem que levar em consideração o plano de desinvestimentos e entendimentos com outros entes do mercado;

- Sr. José Camargo Hernandez, representando a Fecombustíveis e a Resan, inicialmente cumprimentou o Presidente da Audiência, os servidores da ANP, o diretor Daniel Maia e a todas as instituições e pessoas presentes para tratar de assunto que está sendo há algum tempo problema para revenda e TRR. Aduziu a dispensa da análise de impacto regulatória, que a ANP justifica pelo baixo custo decorrente da minuta revisora. No entanto, afirmou que, para revenda, há, sim, custos regulatórios associados com as obrigações das boas práticas, além das alterações da qualidade do diesel e até mesmo do custo de fiscalização por parte da Agência. Acresceu que, no momento, com as diversas alterações de preço da gasolina como consequência da redução de tributos, torna esse derivado mais barato na bomba do que o óleo diesel. Assim, falar de custo na revenda é algo sério nessa situação. Rememorou o ofício encaminhado ao MME e à ANP em outubro de 2021, onde já apresentava a preocupação do setor com os preços do diesel e do biodiesel. Adicionalmente, indagou sobre as outras sugestões encaminhadas na Consulta Pública, como: amostra representativa, dispensa da emissão de boletim de conformidade, as regras das boas práticas (exigência do sistema de filtro e limpeza dos tanques).

Citou que fez limpezas em seus tanques depois de 60 a 70 meses e, a não ser por eventual acidente, não há necessidade de prazo curto de 30 meses. Além disso, que a obrigatoriedade da necessidade de registro de todas as boas práticas será mais uma regra além das diversas que os postos já devem cumprir e caso o funcionário do posto venha a esquecer de fazer qualquer registro, o revendedor correrá o risco de ser autuado, pois o fiscal da ANP estará cumprindo seu papel de verificação do cumprimento da

norma. No seu entendimento, isso não resolve o problema. O que resolve, segundo externou, é o controle da qualidade na produção, no transporte e no armazenamento. O posto revendedor, pelo volume que comercializa, não pode ser responsável pela ocorrência de problemas de qualidade no diesel que leve prejuízos ao consumidor. Acrescentou que, na cadeia de distribuição, cada um tem seu papel, sua responsabilidade. Na maioria das vezes, os postos fazem troca de filtros, que é do interesse comercial em oferecer produto de qualidade ao seu cliente. Finalizou solicitando que a ANP reveja as regras propostas;

- Sr. Edmundo Martins dos Anjos Junior, representante da Intertek do Brasil Inspeções Ltda., iniciou sua apresentação parabenizando a ANP pela Audiência e pela riqueza de detalhes da nota técnica. Em seguida, fez comentários a respeito de dois pontos que julga dos mais importantes: (i) o tratamento das cargas com adição de antiestático; e (ii) segurança das operações. Em relação ao aditivo (nota 17 da minuta), propôs a revisão do texto no sentido de permitir que o antiestático seja adicionado separadamente do corante vermelho. Explicou que, em muitas situações, o tratamento da condutividade a bordo dos tanques dos navios ou em tanques de terra nos terminais se faz necessário, uma vez que, na maioria dos casos, esses tanques não podem ser contaminados com corante, o que, em ocorrendo, gera custos e trabalhos adicionais de limpeza. Em relação à segurança das operações, explanou que muitos terminais solicitam a apresentação dos certificados de análise da condutividade tanque a tanque de bordo, principalmente nos casos em que o resultado da condutividade da amostra composta de bordo se aproxima muito do limite mínimo de 25 ppm estabelecido pela atual resolução. Acrescentou que a grande maioria dos casos em que o resultado está muito próximo do limite, constitui-se indicador de que pode haver tanques de bordo em que a condutividade esteja abaixo do limite de 25 ppm. Em face disso, sugeriu que fosse incluída, na nova resolução, a análise de condutividade tanque a tanque de bordo no destino antes do início da descarga. Explicou que essa medida garante que a característica da condutividade está plenamente mantida em todos os tanques e que a operação de descarga em si possa transcorrer da forma mais segura possível;

- Sr. Heider Augusto da Silva Gomes, representante da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), comentou os principais pontos de preocupação da instituição que representa atualmente sete concessionárias do transporte ferroviário de cargas. O primeiro, em relação ao art. 25 da minuta de resolução, a respeito da descontinuidade do diesel S500. Aduziu algumas características do transporte ferroviário e investimentos que reduzem o impacto ao meio ambiente e o consumo de combustíveis. Em seguida, comentou que esse modal de transporte de cargas não usa mais o óleo diesel S1800 e, sim, o óleo diesel S500 e explicou que a descontinuidade do S500 impactaria o atual fornecimento desse diesel às ferrovias. Mostrou preocupação para o fato de que, caso a descontinuidade seja mantida, o transporte ferroviário terá que concorrer com todo o segmento rodoviário pelo diesel S10. Acrescentou o risco de desabastecimento nas distribuidoras, uma vez que a importação do S10 terá de ser intensificada, visando a atender a toda a nova demanda incremental do mercado consumidor.

A segunda preocupação abordada relacionou-se ao uso do diesel S10 nas locomotivas. Nesse sentido, citou algumas lacunas de tecnologias entre os motores das locomotivas em uso e características físico-químicas do óleo diesel S10: (i) capacidade de lubrificação; (ii) aumento de lubrificação interna através de aditivos ou mudanças na relação da mistura do óleo lubrificante com o combustível; (iii) resposta do óleo S10 aos filtros presentes no sistema; e (iv) a definição do percentual de biodiesel e os impactos sobre a manutenção do motor diesel. Além disso, mencionou sua preocupação em relação ao aumento do preço do S500. Diante dessas preocupações, solicitou: (i) a avaliação separada dos impactos dessa ação, visto que o modo de transporte ferroviário apresenta particularidades específicas e diferentes do modo rodoviário em relação ao uso dos óleos diesel S500 e, porventura, S10; (ii) que a descontinuidade seja feita de forma gradual para evitar impactos ainda mais relevantes ao setor ferroviário brasileiro; e (iii) a realização de estudos específicos sobre os impactos ao setor ferroviário de qualquer alteração na produção e no fornecimento de diesel no país.

Finda a apresentação do representante da ANTF, o Presidente da Audiência anunciou que recebera mensagem do Sr. João Henrique, diretor executivo da Frente Parlamentar Mista do Biodiesel, questionando se os parlamentares inscritos previamente como expositores poderiam fazer suas manifestações antecipadamente, uma vez que precisariam ir a Plenário da Câmara. O Presidente da Audiência indagou, então, como de praxe a tais tipos de situação, àqueles que se inscreveram antes dos deputados se existia alguma objeção em relação à alteração na ordem de exposição na Audiência. Em resposta, obteve concordância na antecipação das falas dos parlamentares. No entanto, ao passar a palavra ao deputado que se apresentou inicialmente para se pronunciar, o Presidente da Audiência foi comunicado de que o parlamentar não estava conseguindo acessar a sala virtual. Foi consenso, então, de que a palavra seria dada ao próximo inscrito enquanto o problema de TI estivesse sendo sanado.

- Sr. Fabrício Bezerra, representante da Neste US Inc., inicialmente parabenizou a ANP pela lisura e transparência do processo. Fez breve apresentação a respeito da empresa, pontuando que foi fundada em 1948, na Finlândia, e hoje em dia é líder mundial na produção de diesel renovável e querosene sustentável de aviação. Aduziu que a Neste US Inc. atualmente trabalha com três mercados principais: (i) transporte terrestre renovável; (ii) aviação renovável; e (iii) químicos e polímeros renováveis.

Em seguida, comparou o diesel fóssil com o diesel renovável e explicou que esse último pode ser misturado em qualquer proporção com o fóssil, além de ser produzido utilizando matérias-primas 100% renováveis e com baixíssimo teor de contaminantes, gerando queima limpa e com menor emissão de nitrogenados e particulados. Dito isso, sugeriu que fosse feita a adição do diesel renovável como nova classificação para óleo diesel de uso rodoviário, devido a suas características em performance e sustentabilidade, que são: (i) não conter enxofre e outras impurezas, eliminando as emissões de SOx; (ii) apolar, reduzindo a quase zero a absorção de água e, conseqüentemente, o crescimento microbiano; (iii) reduz o NOx em 11,8% e PM em 26,6% quando comparado ao diesel convencional; (iv) combustão mais limpa por conta de um maior número de cetano; e (v) gera maior percentual de redução de emissões de carbono que seus similares. Concluiu sua apresentação agradecendo a oportunidade de trazer um pouco da perspectiva da qualidade da matriz de diesel no mercado brasileiro;

- Sr. Deputado Alceu Moreira, representante da Frente Parlamentar Mista do Biodiesel, iniciou apresentação cumprimentando o Presidente da Audiência. Citou, como primeiro ponto para discussão, a política de produção de biodiesel a partir da soja. Comentou que essa política apresenta esteira de benefícios sociais e ambientais. Acrescentou que somente esses fatores já seriam suficientes para dar vantagem ao Brasil que, do ponto de vista estratégico, deveria ser do interesse nacional, mas que isso não acontece. Afirmou que a Frente Parlamentar Mista do Biodiesel continua trazendo o debate a respeito de que o Brasil deveria produzir o máximo de biodiesel tecnicamente possível, mas que não raro se tem negativas. Em seguida, criticou a nota técnica que baseia a

minuta, haja vista entender que expressa opinião e não apresenta valor técnico. Em seguida, comentou que a ANP é instituição reguladora que deve ficar acima de qualquer interesse além do interesse Nacional e que “cada vez que se vê um relatório que estabelece qualquer tipo de parcialidade, essa parcialidade parece tendência de viabilizar o outro interesse comercial que não o interesse de regular a questão dos combustíveis”. Pediu perdão pela franqueza das palavras e solicitou que a Agência tenha absoluta clareza de todo o contexto que está envolvido o biodiesel nacional. Finalizou afirmando que fica muito preocupado porque entende que a ANP está tentando compor outras misturas de óleos de combustível fóssil e forçando de todas as formas para que combustíveis com volume muito maior de enxofre esteja entre nós.

O Presidente da Audiência argumentou, primeiramente, que as várias ações concretas adotadas pela ANP ao longo dos anos demonstram sua posição relativamente aos biocombustíveis. Em segundo, que escapa da competência do órgão o que diz respeito a preços e teor de biodiesel no diesel. Por último, frisou que essas várias ações já referidas afastam qualquer alusão à falta de isenção da ação reguladora da Agência, que, em síntese, busca sempre o melhor para o país, no âmbito de suas competências.

Antes de passar a palavra ao próximo inscrito, o Presidente indagou ao Sr. João Henrique se mais algum dos parlamentares inscritos previamente iria se pronunciar, ao que obteve a resposta de que, naquele momento, os demais parlamentares não estavam presentes à Audiência por conta de outros compromissos, cedendo-se então a palavra aos próximos expositores inscritos.

Antes de convidar o expositor seguinte, o Presidente da Audiência retrocedeu para tecer alguns comentários a respeito da apresentação do Sr. Fabrício Bezerra, representante da Neste US Inc.. Primeiramente, aduziu que a ANP comunga com a vinda dos combustíveis avançados ao país e que, nesse sentido, a Agência, proativamente, antes mesmo de projetos de biorrefinarias no país, já regulamentou o diesel verde, contemplando cinco rotas tecnológicas, e a dos combustíveis de aviação alternativos. Ambas as normas estão prontas para aplicação. Acrescentou que, para esses combustíveis, o que resta agora são definições de política energética, que fogem do escopo de atribuições da ANP. Por último, frisou que a Agência recebeu delegação oficial da Finlândia no final do mês de maio e que há interesse em manter intercâmbio técnico com instituições daquele país, tendo em vista a posição daquele país na produção de SAF e HVO.

- Sra. Adriana Seoane, representando a Sra. Iara Schimmelpfeng e a Petrobahia, inicialmente agradeceu a ANP pela oportunidade de participar da Audiência. Em seguida, comentou que a Petrobahia é uma distribuidora com mais de 25 anos e destacou três pontos principais para serem discutidos na apresentação: (i) a especificação por característica físico-química do produto; (ii) o impacto regulatório; e (iii) a regulamentação sistêmica e integrada da especificação do diesel. Em relação ao primeiro ponto, explicou que a especificação pela característica físico-química trata da necessidade de distinguir tipos de produto e não usos de produto. Comentou que o termo “de uso rodoviário”, por exemplo, é amplo e abstrato e não atende à especificação de diesel. Frisou que classificar os combustíveis de acordo com as suas características físico-químicas é fundamental para garantir ampla e diversificada oferta de produtos, estimulando o investimento em novas tecnologias para a matriz energética nacional. Citou, como exemplo, as embarcações que usam motores de caminhão e que ficam sujeitos ao uso de diesel marítimo apenas por questões regulatórias quando se tem um produto menos poluente e que pode ser usado nesses tipos de motores, que é o diesel S10. Acrescentou que a principal diferença entre o diesel marítimo e o diesel S10 A é o ponto de fulgor e que o risco é idêntico, seja para o caminhão ou para a embarcação. Além disso, questionou: “se o diesel B com acréscimo do biodiesel tem aumento no ponto de fulgor, por que motivo o diesel S10 não pode ser usado no ambiente marítimo?”. Em seguida, abordou a questão do impacto regulatório. Destacou o elevado custo de análises novas previstas na minuta e a descontinuidade do diesel S500. Comentou que muito foi falado sobre o impacto ambiental, mas lembrou a respeito do impacto social. Explicou que ANP se preocupa fortemente com impactos ambientais, mas que também se preocupa com os impactos sociais no que diz respeito à segurança, qualidade e abastecimento nacional. Destacou que o curso natural da renovação da frota irá eliminar o diesel S500 e que já vem sendo cada vez mais pelo diesel S10. Acrescentou que é absolutamente desnecessário artificializar esse momento da substituição, uma vez que os postos de abastecimento de municípios mais distantes ainda precisam do diesel S500 pelo seu menor custo. Alertou para a incapacidade de refino diante do aumento de demanda pela descontinuidade do diesel S500 e frisou a importância de que haja adequação do refino brasileiro na capacidade produtiva de diesel S10 em interlocução integrada entre os elos da cadeia antes do estabelecimento de datas. Por fim, comentou que é fundamental trazer parâmetros claros e uniformes para máxima competitividade de todos os produtos e diversificação da matriz energética nacional. Concluiu resumindo sua fala: “nada mais lógico que permitirmos o máximo de produtos e tecnologias com multiplicidade de opções de logística e serviços agregados, tudo para maior flexibilidade e poder de escolha do consumidor, com atenção aos impactos sociais tanto quanto os ambientais e a viabilização de um mercado sustentável através de competitividade e estímulo à inovação”.

O Presidente da Audiência lembrou que o dispositivo da minuta referente à descontinuidade do diesel S500 pode ser lido como um dispositivo de intenção. Frisou que a ANP não está estabelecendo datas e que o diálogo entre a Agência e os agentes econômicos da cadeia de abastecimento será realizado para se definir como e em que prazo ótimo poderá ser levada a termo a descontinuidade do S500. Em seguida, explanou sucintamente aspecto de política energética, não obstante entendesse que escapava da competência da ANP. Nesse sentido, esclareceu que, sobre o foco microeconômico existem duas maneiras de definir a coexistência de produtos que se prestam ao mesmo fim: defini-los como bens complementares ou bens substitutos. No entanto, como já havia frisado, essa definição é matéria de política energética e, não, uma atribuição da ANP.

- Sr. Daniel Furlan Amaral, representante da ABIOVE, iniciou sua fala comentando que ANP sempre se pauta pela excelente qualidade de suas análises e pontos de vista. Nesse sentido, comentou a respeito de como a nota técnica foi publicada, frisando que tem certeza de que não foi a intenção da ANP de gerar qualquer tipo de colocação negativa. Porém, destacou alguns pontos da nota técnica que chamaram a atenção da ABIOVE, como os itens 14 e 18, pela forma como foi expressa a questão do biodiesel. Pontuou a importância de as notas técnicas serem esclarecedoras e trazerem informações baseadas em fatos. Explicou que a nota técnica em que se assenta a minuta de resolução traz referências que podem gerar muito mais dúvidas e incertezas do que esclarecimentos. Destacou a questão da qualidade que foi equivocadamente atribuída ao biodiesel e solicitou que ANP faça algum tipo de esclarecimento ou retificação dessas menções ao biodiesel que atribuem de forma equivocada alguns tipos de inferências que foram feitas e que não são respaldadas com base em fatos. Em seguida, comentou a respeito do trabalho denominado “Parâmetros Críticos do BX” que foi citado na nota técnica sem ter sido publicado. Como terceiro aspecto, citou o congelamento do combustível que vem sido equivocadamente atribuído ao biodiesel. Frisou que o diesel mineral congelava muito antes de conter teor de biodiesel.

Explanou também sobre o teor de enxofre e mostrou satisfação pelo fato de a ANP estar trabalhando para tentar trazer perspectiva de encerramento do diesel S500. Frisou que a descontinuidade desse combustível não é só questão ambiental, mas também de saúde pública e lembrou que o biodiesel não traz problemas na qualidade de vida de seus consumidores por se tratar de um produto limpo.

Por último, citou a questão da rastreabilidade e que é bastante preocupante ver que ainda não existe uma forma precisa de determinar o teor efetivo da parcela renovável no diesel C junto ao consumidor, assinalando o direito que o consumidor possui de saber a qualidade do produto. Fez um apelo para que a ANP continue envidando esforços em relação a rastreabilidade e de discussão de boas práticas em toda cadeia produtiva.

Em aparte, o Presidente da Audiência concordou com a necessidade de mensurar a parcela de carbono biogênico no diesel coprocessado. Em seguida, esclareceu que o estudo "Parâmetros Críticos do BX" foi desenvolvido por mais de um ano e que, em julho de 2020, a minuta do relatório final foi enviada ao grupo focal do estudo para que fosse avaliado. Explicou que, no início de agosto de 2020, a Petrobras enviou correspondência à ANP solicitando que fosse excluída qualquer referência de sua participação nos trabalhos do grupo. Com essa saída, especificamente do Centro de Pesquisa Leopoldo Américo Miguez de Mello (Cenpes), 240 resultados de ensaios não puderam constar no relatório fazendo com que o documento ficasse extremamente prejudicado do ponto de vista técnico. Concluiu que a decisão por não publicar, após tramitada pela Diretora Colegiada da ANP, foi motivada exclusivamente por essa retirada inopinada da Petrobras que levou consigo os 240 resultados de análises realizadas pelo Cenpes, como já citado. Acrescentou que o conteúdo da minuta do relatório não sofreu quaisquer alterações desde que foi encaminhada ao grupo focal do estudo, que incluía produtores de biodiesel, distribuidores, Anfavea, INT, Mahle etc. e que todos os parâmetros estudados, resultados de ensaios realizados e considerações técnicas dele constantes é de conhecimento de tal grupo.

- Sr. Vicente Pimenta, consultor técnico, inicialmente parabenizou a ANP por promover aprimoramentos na especificação do diesel brasileiro. Citou, como primeiro ponto de preocupação, a maneira como o óleo diesel C está sendo apresentado na minuta. Comentou que o texto não cita uma quantidade mínima de biodiesel que deve ser adicionado. Em seguida, aduziu a respeito da detecção não trivial da fração renovável. Sugeriu que o produto seja classificado como Cx, onde x seria a porcentagem em volume renovável adicionado ao diesel. Em seguida, fez algumas considerações a respeito da estabilidade de oxidação do diesel B. Expôs que existe uma série de intercorrências até que o produto chegue ao consumidor e que, apesar da dificuldade operacional, a determinação desse parâmetro deveria ser feita no produto final para garantir a proteção dos consumidores. Em relação ao teor de parafinas, externou que sempre ouviu falar em combustível congelando e que isso não é um problema referente à adição de biodiesel. Concluiu sua fala parabenizando a todos pelo evento;

- Sr. Donato Aranda, representando o laboratório PROCAT/UFRJ, iniciou sua apresentação relatando sua preocupação a respeito das parafinas no diesel. Comentou que a própria nota técnica diz que as parafinas estão associadas a problemas de entupimento e que o teor de parafinas pode chegar até 40%. Acresceu que, na discussão de especificação de biodiesel, a ANP menciona que os monoglicéridos presentes podem causar entupimento. Em seguida, propôs a reflexão de que, para o biodiesel, a ANP propõe uma redução de 0,7% para 0,4% de monoglicéridos, enquanto para o diesel não há nenhuma proposta de regulação em relação ao teor de parafinas. Como um segundo ponto de preocupação, citou o HPA que, na nota técnica, são tidos como cancerígenos. Em seguida, pontuou que, para o diesel S10, a ANP propõe redução de 11% para 8% de HPA, enquanto para o diesel S500 não existe nenhuma proposta de regulação do teor de HPA. Justificou sua preocupação explicando que, se no diesel S10 existe pelo menos 8% de HPA, no diesel S500 esse teor certamente ultrapassa 10% uma vez que esse diesel é menos hidrotratado na refinaria do que o S10. Enfatizou que não deveria haver tolerância com o diesel em relação a isso. Por último, comentou sua preocupação em relação ao diesel coprocessado. Lembrou que, na resolução do diesel verde, que inclui processo de produção via HVO, as especificações são muito mais rigorosas do que as especificações do diesel fóssil. Em seguida, pontuou que ANP propõe incluir o diesel C na especificação de diesel, que é mais branda. Baseado nisso, questionou o porquê de ter sido criada especificação própria para o diesel verde enquanto para o diesel C propõe-se simplesmente sua inclusão na especificação. Ao final, enfatizou que deveria haver especificação própria para o diesel C.

Em novo aparte, o Presidente da Audiência esclareceu que, por ordem de inscrição, os próximos expositores seriam os Deputados Pedro Lupion, Ricardo Barros e Arnaldo Jardim, bem como o diretor executivo da Comissão Parlamentar Mista do Biodiesel, Sr. João Henrique. Como não estavam presentes na sala virtual, a palavra foi concedida ao expositor inscrito na sequência.

- Sra. Mirele Machado, representando a Sra. Sheyla Cristina e a Vibra Energia, iniciou sua apresentação defendendo a ampliação do uso de biocombustíveis para o cumprimento da parcela obrigatória da mistura. Defendeu também o reconhecimento da parcela renovável no diesel de coprocessamento. Pontuou que a Vibra Energia também apoia as iniciativas para tornar a matriz energética mais limpa, acrescentando que os agentes econômicos devem ter a liberdade para adicionar o alternativo de renovável que estiver disponível, que for menos custoso ou aquele que contiver maior eficiência logística. Como segunda contribuição, citou as boas práticas de manuseio, transporte e armazenamento de óleo diesel A e B. Nesse sentido, reportou-se à proposta constante da minuta de instalar filtros de 10 µm, questionando qual seria o problema regulatório real e comprovado que essa proposta gostaria de mitigar, haja vista não ter encontrado justificativa para instalação desses filtros com porosidade tão diminutas. Citou alguns problemas operacionais relacionados com a instalação desses filtros como a perda de carga, o aumento do custo da cadeia produtiva e o impacto no abastecimento nacional. Sugeriu então a instalação de sistema de filtração de 40 mesh de poro, para retenção de contaminantes do óleo diesel A, do óleo diesel B e do biodiesel na saída dos tanques antes do carregamento.

Em seguida, concordou com a drenagem semanal dos tanques de óleo diesel A mediante avaliação visual da amostra, mas discordou com a proposta de limpeza de tanque a cada trinta meses. A título de comparação, pontuou que a proposta atual de limpeza de tanques de diesel impõe rigor maior inclusive do que as resoluções que tratam de limpeza de tanques de QAV, que é um produto reconhecidamente mais sensível. Como sugestão, os tanques destinados ao armazenamento de óleo diesel A, B e C devem ser limpos toda vez em que forem detectadas 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 o produto. Prosseguindo, reforçou a importância da realização de AIR principalmente quando mudanças regulatórias de alto impacto foram propostas. Por fim, comentou que a inclusão do índice de acidez nas análises obrigatórias do boletim de conformidade traria

somente mais custos desnecessários para a operação e sugeriu que, em relação ao ponto de entupimento a frio, as temperaturas exigidas no diesel sejam idênticas às da tabela do biodiesel e com a inclusão de limites diferenciados para as Regiões Norte e Nordeste e redução nos limites no período de inverno nas demais Regiões;

- Sr. Ricardo França Nunes da Rocha, representando a Ipiranga Produtos de Petróleo, iniciou sua fala cumprimentando o Presidente da Audiência, os outros membros da mesa, os servidores da ANP e os demais agentes de mercado presentes. Primeiramente, lembrou que a Ipiranga é sempre favorável no que diz respeito à saúde, meio ambiente e sustentabilidade. Sugeriu proposta de alteração no art. 25. Comentou que a Ipiranga é favorável à criação de grupo de trabalho para definição de plano de cronograma da descontinuidade do diesel S500. Frisou que acha importante que as distribuidoras participem desse debate para que não haja nenhum problema de abastecimento. Em seguida, falou a respeito do sistema de filtragem, explicando que a redução da malha do elemento filtrante irá gerar entupimento mais frequente, podendo afetar o abastecimento e gerando mais resíduos de descarte dos elementos filtrantes. Em continuação, sugeriu a exclusão dos artigos 23 e 28 que versam acerca da limpeza dos tanques. Salientou que a Ipiranga, periodicamente, analisa o fundo dos tanques para que se possa visualizar se estão limpos. Explicou que existe risco de desabastecimento associado à parada de operação dos tanques em função da limpeza. Acrescentou que existem instalações com apenas um tanque por produto, as quais, por sua vez, acabariam sofrendo impactos significativos. Mencionou também a elevação dos custos sem benefícios relevantes. Encerrando, sugeriu que fosse adotada a prática do setor, que é de 10 anos, em linha com a Portaria INMETRO 648/2012 e com a API 653. Finalizou sua fala agradecendo a oportunidade e parabenizando a ANP pela excelente condução da Audiência;

- Sr. Júlio César Minelli, representante da Associação dos Produtos de Biocombustíveis do Brasil (APROBIO), inicialmente agradeceu à ANP a oportunidade de participar da Sessão. Destacou as “dezenas de reclamações” no uso do óleo diesel B e comentou que a preocupação da APROBIO em relação à nota técnica é que, sem uma análise mais profunda das causas das reclamações, o biodiesel passa a ser associado como a possível única causa. Além disso, acrescentou a possibilidade de que o diesel fóssil seja a origem dos problemas na qualidade que estão sendo enfrentados. Em sequência, defendeu que o diesel coprocessado deve ser discutido em audiência e consulta públicas próprias. Expressou que o diesel coprocessado não é um biocombustível. Deteve-se no ponto de entupimento de filtro e no ponto de névoa, defendendo a micragem dos filtros proposta pela ANP, uma vez que entende que os veículos apresentam aberturas de 10 µm ou menos. Em relação ao ponto de névoa, acrescentou que os cristais de parafina podem causar rápida saturação do elemento filtrante e frisou a importância de tal ponto para avaliar a temperatura de formação das parafinas. Explicou que essas duas características são necessárias para garantir a operacionalidade do diesel a baixas temperaturas e são especificadas nos principais mercados. Em seguida, abordou o controle da contaminação total, registrando que, na nota técnica, fica claro que tal característica só é exigida para o produto importado e destacou que o produto nacional, com certeza, não está isento de risco de não atender à especificação.

Outro ponto que achou importante destacar disse respeito ao controle de contaminação por metais e aditivos. Nesse sentido, considerou muito importante incluir esse limite de contaminação dos metais na especificação do diesel A, como é feito para o biodiesel. Defendeu que é necessário declarar todos os aditivos que foram utilizados no certificado de qualidade, uma vez que isso pode definir a escolha do método analítico e auxiliar na avaliação de possível incompatibilidade com o biodiesel. Por último, destacou a importância de ser definido claramente quais atores são terminais e quais são distribuidoras.

Ao final do pronunciamento do Sr. Júlio Minelli, o Presidente da Audiência, partindo para o encerramento da Sessão, externou tê-la considerada extremamente proveitosa e indagou se a Procuradora Isabela de Araújo Lima Dutra gostaria de registrar alguma manifestação, ao que sobreveio o comentário de que a Audiência Pública foi muito produtiva e as apresentações muito esclarecedoras. Frente à indagação semelhante, o Secretário da Audiência agradeceu as exposições e comentários de todos. Dirigiu ainda a mesma indagação aos servidores da Agência presentes à sala virtual. Não resultando nenhum pronunciamento, o Presidente da Audiência reiterou agradecimentos a todos os presentes e às sugestões técnicas ofertadas, asseverando que todas elas serão indistinta e detidamente analisadas, e, informando por derradeiro que a data da continuação da presente Sessão, ou seja, de uma segunda Sessão, seria oportuna e formalmente informada, procedeu ao encerramento da Audiência.

## 2.2. Segunda Sessão (15 de julho de 2022)

O Presidente da Audiência Pública nº 11/2022 abriu a Segunda Sessão, justificando-a no fato de que o tempo de duração de 5 horas da Primeira Sessão não foi suficiente para que os 32 expositores inscritos previamente e os demais inscritos ao longo da Audiência se pronunciassem. Dito isso, passou à apresentação de praxe das informações gerais e procedimentos aplicáveis à Audiência, do cronograma da revisão da Resolução ANP nº 50, de 2013, do número e identificação de sugestões por natureza e dos expositores previamente inscritos. Em seguida, transferiu a palavra ao Secretário da Audiência que comentou não ter nada a acrescentar em relação a exposição técnica já realizada na Primeira Sessão.

Em sequência, a palavra foi concedida aos expositores observada a cronologia dos inscritos previamente:

- Sr. Julio Valente Junior, representante da Linker Consultores Associados, comentou estar acompanhando atentamente os trabalhos e as sugestões colocadas pelos expositores desde a Primeira Sessão da Audiência. Em seguida, citou que o termo biodiesel foi citado 140 vezes ao longo da nota técnica que embasa a minuta revisora, o que mostra a sua importância dentro da política atual de biocombustíveis. Ainda nesse sentido, acrescentou que a referida nota que, igualmente, embasa as pautas discutidas na presente Audiência pontua como primeira referência um estudo dos parâmetros críticos do BX, que não está disponível. Em seguida, solicitou formalmente ao Presidente da Audiência, que esse estudo fosse publicado para que trouxesse mais transparência ao trabalho realizado.

Em aparte, o Presidente da Audiência, rememorou e enfatizou que havia registrado na Primeira Sessão que a minuta do relatório final do estudo "Parâmetros Críticos do BX" foi enviada, em julho de 2020, para avaliação pelo grupo focal do estudo, composto por todos os agentes econômicos diretamente envolvidos com o assunto, quais sejam: produtores de biodiesel, produtores diesel, distribuidores, Anfavea, INT, Mahle etc. Acrescentou que, no dia 07 de agosto de 2020, recebeu correspondência da Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras solicitando a exclusão de qualquer referência a sua participação, aí incluso o Cenpes, no grupo de trabalho incumbido do estudo. Com isso, cerca de 240 resultados de ensaios realizados pelo Cenpes não poderiam constar do relatório, implicando sérios prejuízos técnicos a seu conteúdo. Concluiu que a decisão de não publicar, após tramitada pela Diretora Colegiada

da ANP, foi motivada exclusivamente por essa tomada de posição inopinada da Petrobras. Acrescentou que o conteúdo da minuta do relatório final não sofreu quaisquer alterações desde que foi encaminhada ao grupo focal do estudo e que todos os parâmetros estudados, resultados de ensaios e considerações técnicas dele constantes é de conhecimento amplo desse grupo.

Externou que ficou registrada a solicitação formal formulada pelo Sr. Julio Valente Junior e que o assunto será levado à Diretoria Colegiada. Por fim, reafirmou que o motivo citado foi o único que obsteu a publicidade do relatório e que qualquer outra colocação que divirja do que foi dito não retrata a realidade dos fatos ocorridos à época. Além disso, comentou a fala do Sr. Julio Valente Junior a respeito de que a palavra "biodiesel" foi citada 140 vezes na nota técnica em que se assenta a minuta revisora. Pontuou que a resolução em revisão não se restringe ao óleo diesel A. Alcança também óleo diesel B que, como de todos amplamente sabido, contém teor de biodiesel e, portanto, é natural que a nota técnica aborde esse biocombustível. Por fim, o Presidente da Audiência acrescentou que a menção às 140 citações da palavra "biodiesel" na nota técnica aludida, anteriormente já repetida por outros agentes econômicos, despertou a curiosidade da equipe técnica de contar quantas vezes a palavra "diesel" foi citada na mesma nota. Chegou-se ao número de 526 vezes, de modo que o foco da nota é o diesel.

O Sr. Julio Valente Junior agradeceu as explicações e pontuou que, em momento algum, a intenção foi questionar motivo outro que não a publicidade do relatório. Acrescentou que entende que uma empresa pode deixar ou não de fazer, uma vez que isso faz parte das diretrizes de qualquer empresa. Mais uma vez, reiterou a solicitação da publicidade da versão final do estudo citado como referência da nota técnica que pauta a discussão da presente Audiência Pública.

Em aparte, a Procuradora Isabela de Araújo Lima Dutra alertou ao Sr. Júlio Valente Junior e ao Presidente da Audiência quanto ao tempo de pronunciamentos.

Prosseguindo, o Presidente da Audiência retomou a chamada dos expositores.

- Sr. Leonardo Zilio, representante do Sindicato da Indústria de Biodiesel e Biocombustíveis do Estado do Rio Grande do Sul (SINDIBIO/RS), iniciou sua fala cumprimentando a ANP pela iniciativa em busca de um diesel comercial de melhor qualidade para o consumidor final. Externou que pareceu um pouco desequilibrado o tratamento dado a um e a outro combustível do ponto de vista das propostas. Acrescentou que não existe nenhuma definição ou publicação de nova resolução que trate tanto da especificação do biodiesel quanto da especificação do diesel B. Em seguida, comentou o fato de a proposta criar grupo de trabalho com produtores de diesel fóssil para a extinção de um produto que é o diesel com alto teor de enxofre, que não é utilizado em países com realidade socioeconômica comparável à brasileira. Além disso, acrescentou que a proposta discutida hoje ainda leva em consideração a economicidade da atividade. Comentou que ao olhar para iniciativa anterior, que foi a proposta que também está em tela sobre a especificação do biodiesel, não se levou em conta a participação do setor produtivo e a economicidade da atividade quando foi proposto um teste que pode, em pouco tempo, excluir inúmeras usinas do cenário nacional e fornecedores de matéria-prima do mercado brasileiro. Em seguida, abordou a questão de não se prever o controle do teor máximo de parafinas, que representa 90% do volume consumido pelo consumidor final, e ao mesmo tempo especificarem o teor de monoglicérides do biodiesel. Agradeceu mais uma vez a ANP por apertar um pouco mais a questão das boas práticas ao longo da cadeia de abastecimento e acrescentou que isso é fundamental para garantir que o consumidor receberá produto de qualidade. Pontuou que a qualidade do produto brasileiro é muito boa e destacou a importância de cada vez mais evoluir de acordo com os moldes do projeto de lei que tramita no Congresso Nacional sobre a rastreabilidade da qualidade do diesel B, com a implementação de sistemas de informação e canais de denúncia, a identificação detalhada das características do produto quando um problema é verificado e o rastreamento da cadeia de custódia ponto por ponto. Em seguida, citou algumas breves considerações a respeito do corante vermelho utilizado no diesel, que eventualmente pode ser confundido com biodiesel oriundo de alguns padrões de matérias-primas, e sugeriu adição de corante de cor azul ao invés do vermelho. Por fim, fez destaque ao art. 18. que, ao ver da SINDIBIO/RS, dispensa em absoluto a realização do ensaio de lubrificidade uma vez que é impossível haver qualquer teor de biodiesel inferior a 5% no óleo diesel B nacional. Concluiu sugerindo a exclusão desse artigo, uma vez que hoje em dia o teor de 10% de biodiesel no diesel B já é considerado abaixo do limite regulamentar.

Em aparte, o Presidente da Audiência achou importante destacar dois pontos: (i) o gradualismo sempre esteve presente na revisão de resoluções da ANP que encerrem impacto regulatório; e (ii) o art. 25 é um dispositivo de intenção. Fez breves comentários a respeito da descontinuidade do diesel S500 e pontuou que o plano de desinvestimento da Petrobras levou a que refinarias nele incluídas não recebessem, acertadamente, sob seu ponto de vista, investimentos necessários para a produção de diesel S10;

- Sr. Edison Gonzales, representante do Sindicato Nacional TRR, colocou que a preocupação da entidade de classe que representa são os artigos 13 e 24 da minuta em discussão, uma vez que podem causar impacto de natureza econômica e dificuldades operacionais ao TRR. Explicou que as sugestões formuladas pelo SindTRR aos artigos 13 e 31 são apenas reflexos das sugestões aos artigos 13 e 24 em relação à obrigatoriedade de o TRR analisar o diesel e emitir o boletim de conformidade. Acrescentou que, desde a instituição do boletim de conformidade, o TRR sempre se valeu desse documento que lhe é entregue pelas distribuidoras. Em seguida, destacou que o TRR não é o responsável pela mistura do diesel com biodiesel, já recebendo o óleo diesel B para revenda, e, por esse motivo, uma nova análise para a emissão de um novo boletim de conformidade não faz sentido, de modo que esse novo boletim seria apenas cópia do boletim entregue pela distribuidora no ato da retirada do produto na base. Além disso, expôs que, ao conversar com gerente do TRR que possui a maior instalação de armazenamento entre os TRRs do estado de São Paulo, com capacidade de 600 mil litros, tomou conhecimento de que o giro do diesel em suas instalações é de um dia, ou seja, não há alteração físico-química do diesel que foi retirado na base de distribuição no mesmo dia. Em decorrência, concluiu que é razoável a dispensa prevista no art. 14 da minuta e que poderia também valer para o diesel trazido para sua instalação de armazenamento para posterior entrega. Acrescentou comentário a respeito dos custos para a emissão do boletim de conformidade pelo TRR, levando em consideração que são poucos os TRRs autorizados que possuem estrutura que permita a implementação dessa exigência.

Pediu licença para destacar o seguinte trecho do parecer da AGU acerca da Proposta de Ação nº 119/2022 da SBQ sobre a inclusão de exigências e procedimentos de boas práticas de manuseio, transporte e armazenamento do diesel: *"no entanto, as mudanças propostas trarão baixo impacto aos agentes econômicos, à Agência e à sociedade, seja em relação aos ajustes nos limites de especificação do produto e à inclusão de ensaios nos documentos da qualidade para certificação de combustíveis, seja em relação as boas práticas de manuseio, transporte e armazenamento e se supor que essas boas práticas já devam ser procedimentos de rotina de*



*agentes econômicos que comercializam óleo diesel*". Em sequência, acrescentou que, no que diz respeito ao TRR, o custo regulatório para emissão de um novo boletim de conformidade será considerável, além de que para a grande maioria das empresas localizadas nos mais distantes municípios a operacionalização trará dificuldades quase insuperáveis. A título de exemplo, citou que, segundo a Convenção Coletiva celebrada pela Federação dos Trabalhadores das Indústrias Químicas do Estado de São Paulo com o Sindicato das Indústrias Químicas para o biênio 2021/2023, o piso salarial do profissional da química em abril/2021 era de R\$ 8.800,00, acrescentando-se horas extras e manutenção dos benefícios de natureza econômica. Adicionou, a título de exemplo de custos, a instalação e a manutenção de laboratórios. Sobre outro ponto, citou que se demonstra viável o envio do boletim de conformidade através de mídias digitais, facilitando a operação e diminuindo custos.

- Sr. Maurício Prado Alves, representando a Tecplan Engenharia, iniciou sua fala parabenizando o Presidente da Audiência e toda equipe pelo excelente trabalho. Ponderou a respeito do art. 21 que propõe de modo indiscriminado a instalação de filtros de 10 µm para toda rede de agentes regulados, citando que o uso de filtros das instalações de armazenamento é de uso da boa prática corrente. Acrescentou que, em toda a cadeia, desde a produção até o abastecimento do tanque de consumo de combustível, se usa filtro para proteção da instalação dos sistemas de bombeamento e das válvulas. A mais disso, explicou que os filtros são colocados com grau de filtragem adequado à operação a que se destina, de modo que, ao colocar indiscriminadamente 10 µm em toda cadeia, além de ser inviável operacionalmente, o custo regulatório será enorme. Os projetos são conectados entre si, de maneira que ao dimensionar um projeto de uma base, especificando a vazão e a pressão de trabalho, passa a ser considerado perda de carga de um filtro específico com uma micragem específica. Acrescentou que, ao aumentar a micragem, todo o cálculo e concepção do projeto precisam ser revistos sob pena de acidentes gravíssimos em toda a operação. Concluiu solicitando ponderação a respeito dessa especificação;

- Sr. Caio Fábio Maciel dos Santos Ishikura, representando o Sr. Juan Diego Férres, inscrito previamente como expositor, e a Granol Indústria, Comércio e Exportação S.A., iniciou sua fala comentando que compartilha das mesmas opiniões expostas pelo Sr. Donato Aranda, da PROCAT/UFRJ. Em seguida, destacou como pontos de convergência a adoção de boas práticas ao longo da cadeia de distribuição como a drenagem dos tanques de filtragem e a inclusão da análise de contaminação total no diesel. Com relação ao diesel S500, combustível banido de grande parte dos países desenvolvidos, comentou que a Granol S.A. fica feliz em saber que se prevê a criação de grupo de trabalho para discutir a descontinuidade desse combustível. No âmbito da especificação técnica propriamente dita, destacou dois pontos que julga mais importantes: (i) a falta de propostas de controle em relação ao teor máximo de parafinas que é sabidamente associado com o entupimento do sistema de injeção de diesel; e (ii) proposta de redução do HPA para 8,0%, que, ao ver da Granol S.A., consistiu em redução abaixo do esperado, considerando que são compostos reconhecidamente classificados como cancerígenos, e que não traz nenhum benefício significativo em termos de saúde pública;

- Sr. Talis Roberto Treichel, representando o Sr. Irineu Boff, Presidente do Sindicato da Indústria de Óleos Vegetais do Estado do Rio Grande do Sul (SIOLEO), que não se pôde fazer presente, iniciou pronunciamento comentando que as análises de qualidade que estão sendo propostas na minuta de resolução em debate não têm sido igualitárias, em alguns aspectos, tais como: contaminação total do diesel; teores máximos de parafinas; entre outros. Acresceu que a adição de biodiesel ao diesel, ainda que abaixo do marco regulatório, é de suma importância para melhorar a qualidade tanto ambiental como também econômica e social;

- Sr. Donizete Tokarski, representando a União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene (Ubrabio), iniciou sua fala agradecendo ao Presidente da Audiência, à procuradora Isabela de Araújo Lima Dutra, ao corpo técnico da ANP e aos demais presentes. Após isso, expôs que, no dia 06 de julho de 2022, a Ubrabio teve reunião com o Diretor Daniel Maia junto à Frente Parlamentar Mista do Biodiesel e que, em função da sua pauta, fica na espera de continuidade desse processo de discussão frequente. Destacou que, na Consulta Pública, existem alguns aspectos relacionados à formalidade e que, no entendimento da Ubrabio, a nota técnica deixou de reportar pontos fundamentais para a sociedade relacionados à especificação do diesel. Comentou que os estudos da EPE que foram apresentados ano passado são muito importantes porque descrevem a quantidade de vidas que são salvas por ano em relação ao uso do biodiesel na mistura com o diesel fóssil. Citou os estudos da OMS que relatam milhares de mortes por ano decorrentes de poluição veicular, bem como os relatórios do FMI que atribuem aos combustíveis fósseis a necessidade de precificação para que se possa ter maior equilíbrio na formulação do uso de combustíveis fósseis e de biocombustíveis.

Destacou que, em momentos futuros, as notas técnicas contemplem toda essa gama de benefícios e malefícios causados pelo uso de combustíveis. Ademais, comentou que deveria ser mostrado o quanto que a sociedade gasta para a utilizar um combustível fóssil. Chamou atenção também para que questões que não possuam rigor técnico como algumas que foram apresentadas na nota técnica sejam apresentadas com cuidado muito maior, evitando assim vinculação da competência técnica da própria ANP com as alegações que são apontadas, relacionadas principalmente ao biodiesel e diferentemente do que se vê em relação ao diesel fóssil. Nesse sentido, frisou três pontos principais: (i) diesel S500; (ii) HPA; e (iii) parafinas. Em relação S500, registrou que é necessário tratamento severo e rigoroso, o que, segundo a Ubrabio, não está demonstrado na minuta de resolução e na nota técnica, acrescentando que, sob o ponto de vista do mérito, é necessário tratar de forma mais qualificada todo o prejuízo que a sociedade tem relacionada ao uso do diesel S500. Quanto ao HPA, externou que acha incompreensível que um diesel de péssima qualidade, como é o caso do diesel S500, não se reporta a uma especificação relacionada ao HPA, alertando para a periculosidade que encerram por serem extremamente nocivos à saúde pública, bem como que vê com muita preocupação o fato de a resolução dar abertura para utilizar até 8,0% de HPA no diesel S10 e não reportar isso para o diesel S500. Concernente às parafinas, notou que algumas montadoras se referem às parafinas como a causa do entupimento de filtros e que, diante disso, é necessário ter mais rigor e severidade nesse processo para trazer equilíbrio entre o tratamento do biodiesel e tratamento do diesel fóssil.

Em seguida, apresentou algumas solicitações que foram manifestadas por escrito à ANP. A saber: (i) a retirada da especificação do diesel coprocessado e exclusão da definição do óleo diesel C, sob a alegação de que esse produto necessita passar por testes para aferir a porcentagem renovável; (ii) o banimento do diesel S500 a ser previsto já na resolução; e (iii) a necessidade de estabelecer limites das parafinas e parâmetros rigorosos para HPA.

Acrescentou, em prosseguimento, que é necessário tornar público imediatamente ou retirar a citação do estudo de Parâmetros Críticos do BX da nota técnica. Por fim, chamou atenção para que os agentes de imprensa e a sociedade que acompanham a Audiência percebam as manifestações de empresas e instituições que gastam milhões de reais alardeando a sustentabilidade e a



questão ambiental, mas que não oferecem contribuições ou até mesmo contribuem para manter um combustível impróprio para o bem-estar e para a saúde da sociedade. Concluiu citando uma frase: *“Não podemos olhar o combustível somente como fornecedor de energia aos motores. O combustível não move só motores, move a sociedade e a ela deve se adequar”*.

Em aparte, o Presidente da Audiência enfatizou que a transparência e o trabalho com participação social sempre estiveram e estarão presentes nos processos de regulamentação da Agência. Acrescentou que não há relatório final do estudo Parâmetros Críticos do BX. Notou que, por várias vezes, já havia comentado nesta Audiência os motivos que obstaram a publicação do relatório. Lembrou que, em síntese, decorreu de solicitação formal e inopinada da Petrobras no sentido de que os trabalhos que desenvolvera ao longo do estudo fossem excluídos, o que trouxe irremediável prejuízo técnico ao relatório. Por fim, externou que tomou conhecimento pela imprensa especializada que a Petrobras projeta para 2026 a substituição do óleo diesel S500 pelo S10 no eixo Rio-São Paulo. Assim, o dispositivo presente na minuta revisora deverá se voltar para refinarias que não receberam investimentos para produção de S10, que correspondem àquelas que constam do plano de desinvestimento da empresa.

Sr. Donizete Tokarski agradeceu aos esclarecimentos e pediu licença para complementar uma outra questão já citada na Primeira Sessão da Audiência. Com esse propósito, lembrou que comentaram que estudo foi realizado na Colômbia e, como resultado, o biodiesel não apresentou nenhum problema. A partir dessa colocação, pontuou que o biodiesel colombiano apresenta padrão de especificação inferior ao do Brasil. Por fim, reiterou que o problema está relacionado exatamente ao combustível fóssil e não ao biodiesel.

- Sr. Rodrigo Freitas, representando a Innospec do Brasil, iniciou sua apresentação destacando os pontos que a empresa julga mais críticos: (i) estabilidade oxidativa; (ii) ponto de entupimento de filtro a frio; (iii) boas práticas de manuseio e armazenamento; (iv) adição de aditivo antiestático misturado ao corante vermelho; e (v) Tabela 4 (especificação do corante vermelho). Em relação a estabilidade oxidativa, reconheceu a riqueza do que foi apresentado na Audiência pelos expositores e do estudo apresentado pela ANP. Comentou que, sob a visão da Innospec, tanto a estabilidade oxidativa como o ponto de entupimento de filtro a frio são fatores que impactam diretamente as operações e, por conta disso, tem sido comum encontrar situações de veículos ou equipamentos parados no campo ou na estrada por algum desses dois problemas. Em relação às boas práticas de manuseio e armazenamento, citou situação que é comum de ser observada no campo é a formação microbiológica em tanques ou dutos que acabam impactando no desgaste prematura dos ativos ou até mesmo na qualidade do diesel. No caso da aditivização do antiestático junto com o corante, fez ver que, em algumas situações, não é possível realizar a adição do corante e sugeriu que, nesses casos, seja trabalhado com os produtos separadamente. No que tange à especificação do corante vermelho, expôs que finda gerando um pouco de dúvida pelo fato de a tabela apresentar uma faixa de absorvância permitida. Sugeriu que fosse feita alteração na redação do item (18) onde o que deveria ser considerado é absorvância máxima. Explicou que, a partir de conceitos de espectrometria e absorvância, ao sair da máxima passa-se a entrar em zona de maior erro.

- Sr. Adriano Jaconi, da Innospec do Brasil, complementou a fala do Sr. Rodrigo Freitas, trazendo comentários a respeito do corante vermelho e da necessidade de adição do antiestático ao diesel S10 por questões de segurança.

Ao final da fala do Sr. Adriano Jaconi, o Presidente da Audiência passou a palavra àqueles que se inscreveram ao longo da Audiência, seguindo a ordem de inscrição.

- Sr. Samuel Carvalho, representante do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), comentou que as indefinições da política pública dificultam tanto o trabalho da ANP como também da própria avaliação dos agentes econômicos em relação à minuta de resolução, acrescentando que tais indefinições começam no mandato de mistura. Frisou que os resultados do GT estabelecido pela Resolução CNPE nº 13, de 2020, ainda não foram divulgados e que percebe que a ANP reconhece o óleo diesel de coprocessamento, mas que não há clareza quanto à mistura e comercialização. Acrescentou que a minuta segue restringindo o óleo diesel B apenas à mistura com o biodiesel éster. Em seguida, registrou que a revisão das especificações do biodiesel ainda não foram concluídas e, por conta disso, as discussões sobre a especificação do óleo diesel B ficam comprometidas. Comentou também sobre a falta de clareza quanto às fundamentações das propostas de especificação e boas práticas. Reiterou o que já havia sido comentado por outros expositores em relação ao estudo “Parâmetros Críticos do BX” mencionado na nota técnica, concordando que as menções a esse relatório não deveriam constar na nota técnica.

Destacou também a questão da ausência de AIR, impedindo a avaliação dos custos, viabilidades e impactos no abastecimento. Nesse sentido, comentou que a IBP entende que as alterações das especificações do óleo diesel não poderiam ser consideradas como de baixo impacto. Em seguida, apresentou comentários a respeito das boas práticas de manuseio, transporte e armazenamento do diesel. Não fez observações a respeito da etapa de drenagem, mas destacou alguns pontos em relação às de limpeza de tanque e filtração. No que tange à limpeza dos tanques, pontuou que: (i) não há fundamentação ou paralelo para a periodicidade de 30 meses nem em normas da ABNT, INMETRO ou Combustíveis de Aviação; (ii) o resíduo da drenagem deve indicar a necessidade da limpeza de tanque; (iii) a proposta feita através da minuta irá imputar custos significativos à cadeia, em especial num contexto em que os preços dos combustíveis têm sido amplamente divulgados; e (iv) os impactos no abastecimento não foram avaliados. Quanto à filtração, pontuou que: (i) não existe opção no mercado que compatibilize a proposta ANP com os sistemas de filtragem existentes o que acarretaria a necessidade de substituir sistemas de filtragem de todas as instalações e, conseqüentemente, em altos investimentos por parte do agente econômico; e (ii) não foram avaliados impactos no abastecimento.

Além disso, criticou o prazo de 90 dias para que os agentes econômicos se adequem as novas práticas, o que, ao ver da IBP, não seria viável caso a proposta siga em frente. Prosseguindo, comentou as principais sugestões do IBP em relação às definições de conceitos para garantir que a ANP atue sem interferir nas políticas públicas: (i) permitir misturas em qualquer proporção, desde que atendidos à legislação e às especificações vigentes; (ii) substituir os termos “biodiesel” por “biocombustíveis” e remeter para o teor estabelecido pela legislação vigente; e (iii) a eliminação do termo “uso rodoviário”. No que tange às boas práticas, sugeriu (i) manter proposta de drenagem; (ii) excluir proposta de limpeza de tanques e filtração por ser necessário se aprofundar em estudos que justifiquem tais medidas; e (iii) avaliar a realização de piloto da proposta de filtração em instalações existentes.

Em seguida, comentou que a medida de migração do diesel S500 é positiva, mas que deve ser conduzida pelo CNPE, com participação da ANP e agentes de mercado. Além disso, sugeriu também que, além dos produtores e importadores, os distribuidores também sejam incluídos nesse debate, e questionou se vale a pena avaliar investir na melhoria da especificação do S500 já que esse

produto será descontinuado. Por último, fez algumas sugestões a respeito das especificações, tais como: (i) equiparar tabelas de CFPP do diesel e do biodiesel; e (ii) avaliar os limites propostos para teores de água na Região Norte.

Em aparte, o Presidente da Audiência esclareceu dois pontos importantes. Primeiro, reafirmou o amplamente conhecido por todos que é o fato de que a ANP não faz política energética. Segundo, que definir o termo "biodiesel" da forma como está na Resolução ANP nº 45, de 2014, não se trata de estabelecer política energética, e, sim, do poder-dever de a ANP cumprir uma de suas atribuições que é especificar produtos sujeitos à regulação do órgão. De outra parte, consignou que recai, sim, sobre política energética, ou seja, sobre o CNPE, a definição do modo como produtos que compõem a parcela renovável coexistem;

- Sr. Luciano Correa Libório, representando a Raízen S.A., iniciou sua fala comentando a respeito da filtragem e limpeza de tanques. Explicou que o padrão de filtros da base de distribuição o de MESH 40, cuja área de passagem livre é 40 vezes maior que a proposta de filtros de 10 µm. Explicou que uma área de passagem tão reduzida, como a que foi proposta, leva à redução significativa do nível de vazão de carregamento dos caminhões na base. Nesse sentido, propôs que, antes que a ANP determine essa função, as bases da Raízen S.A. estão à disposição para realização de testes utilizando o cartucho de 10 µm para avaliação dos impactos. Explicou que os filtros de 10 µm têm como foco a redução de materiais particulados e a proteção de equipamentos, e que não sanaria os principais problemas que aparecem nos boletins de conformidade em relação à qualidade do produto. Em relação à limpeza de tanques, mencionou os custos associados a essa prática e acresceu que o nível de exigência não é aplicado nem quando se trata de combustíveis de aviação. Adicionou que o processo de limpeza de um tanque levaria em torno de 15 a 20 dias, impactando o abastecimento de diesel no país. Por último, teceu comentários sobre as variações do teor de mistura de biodiesel e diesel e seus efeitos sobre a fiscalização. Por fim, sugeriu o prazo de 60 dias de adaptação de estoque na distribuição e de 90 dias na revenda.

O Presidente agradeceu o convite para realização de testes nas bases da Raízen S.A. e acredita que serão, de fato, necessários.

Partindo para o encerramento, indagou aos demais componentes da Mesa, aos servidores da ANP e aos presentes se gostariam de apresentar comentários. Como não sobrevieram manifestações, agradeceu a presença de todos, as sugestões técnicas encaminhadas, reafirmando que serão analisadas criteriosamente, e deu a sessão por encerrada.



Documento assinado eletronicamente por **CARLOS ORLANDO ENRIQUE DA SILVA, Superintendente**, em 16/08/2022, às 23:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **JACKSON DA SILVA ALBUQUERQUE, Coordenador de Regulação de Qualidade de Produtos**, em 17/08/2022, às 09:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.anp.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.anp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **2391344** e o código CRC **D901DF32**.