



Nota Técnica nº 001/2016/SBQ/RJ

Rio de Janeiro, 26 de janeiro de 2016.

Assunto: Processo de revisão da Portaria ANP nº 311, de 27 de dezembro de 2001, que estabelece os requisitos obrigatórios referentes ao controle da qualidade na importação dos produtos regulados importados, a serem atendidos pelos importadores e firmas inspetoras.

Área responsável: Superintendência de Biocombustíveis e Qualidade de Produtos (SBQ).

Referência: Processo nº 48610.001904/1998-33.

Título: Revisão da Portaria ANP nº 311, de 27 de dezembro de 2001, que estabelece as regras para o controle da qualidade dos produtos importados.

1. OBJETIVO

1. A presente Nota Técnica tem por objetivo apresentar e justificar as novas regras propostas no processo de revisão da Portaria ANP nº 311/2001, que estabelece os procedimentos de controle da qualidade na importação de petróleo, seus derivados, álcool etílico combustível, biodiesel e misturas óleo diesel/biodiesel.

2. Nesse contexto, considerando o aumento na importação de derivados de petróleo dos últimos anos e a sinalização do mercado sobre possíveis impactos no abastecimento, em casos extremos, resultado de atrasos promovidos pela regra atual do controle da qualidade, uma das questões tratadas no processo de revisão foi estabelecer dispositivos mais razoáveis com a realidade de campo sem prejudicar a garantia da qualidade.

3. Em suma, buscou-se com o novo regulamento a simplificação regulatória do tema e a definição de obrigações mais aderentes ao cenário de hoje.

2. DO PROBLEMA

2.1. Descrição

4. A Portaria ANP nº 311, de 27 de dezembro de 2001 (ANP, 2001), que estabelece os requisitos obrigatórios referentes ao controle da qualidade na importação dos produtos regulados a serem atendidos em todo o território nacional pelos importadores e firmas inspetoras, encontra-se vigente por mais de uma década e muitas de suas disposições, necessárias à época de sua publicação, estão distantes da realidade encontrada nos portos do país. Visando garantir a qualidade com regras mais simples, bem como mais aderentes às condições atuais, foi conduzido este trabalho.

5. O processo de revisão em referência foi executado no âmbito do projeto “Revisão das Regras no Controle da Qualidade de Produtos Importados”, instituído no âmbito da SBQ em sua nova estrutura, que iniciou seus trabalhos no dia 26 de maio de 2014. Entre as atividades realizadas, constam as reuniões com as UORG da ANP afetas e os agentes econômicos que atuam com o controle da qualidade na importação de petróleo, seus derivados, e de biocombustíveis; o levantamento da experiência internacional; a avaliação de campo dos principais terminais portuários que recebem produtos importados e a avaliação das melhores opções regulatórias (Nota Técnica nº 126/2015/SBQ). Estas foram importantes na obtenção de informações pertinentes a este processo de revisão.

6. Nesse sentido, entre os principais pontos tratados constam:

- a) redução do escopo de produtos da regra atual, que obriga um controle da qualidade diferenciado para produtos que não apresentam especificação estabelecida pela ANP (insumos brutos), tais como o óleo cru, os condensados ou as correntes intermediárias;
- b) atualização das definições necessárias para o melhor entendimento do regulamento;
- c) otimização entre a infraestrutura laboratorial existente, o aumento nas importações e os procedimentos estabelecidos pela Portaria ANP nº 311/2001; essa conjuntura pode proporcionar atrasos na liberação de produtos ou, em casos extremos, problemas de suprimento;
- d) centralização de algumas ações do controle da qualidade nas firmas inspetoras;
- e) atualização e harmonização das regras estabelecidas pelos diversos regulamentos que estabelecem as especificações dos produtos.

2.2. Fundamentação Legal

7. A Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997 (BRASIL, 1997), estabelece, em seu artigo 8º, as atribuições da ANP, onde podem ser destacados os incisos I e XVIII que dizem:

“Art. 8º

I - implementar, em sua esfera de atribuições, a política nacional de petróleo, gás natural e biocombustíveis, ..., com ênfase ... na proteção dos interesses dos consumidores quanto a preço, qualidade e oferta dos produtos.

.....

XVIII - especificar a qualidade dos derivados de petróleo, gás natural e seus derivados e dos biocombustíveis.” (Grifos nossos).

8. Adicionalmente, a Lei nº 12.490, de 16 de setembro de 2011 (BRASIL, 2014), acrescenta e dá nova redação a dispositivos previstos na Lei nº 9.478/1997, além de ampliar a competência da ANP para toda a indústria de biocombustíveis.

9. Com fulcro no inciso XVIII da Lei nº 9.478/1997, esta ANP publicou a Portaria ANP nº 311/2001, que estabelece os requisitos obrigatórios referentes ao controle da qualidade na importação dos produtos regulados importados a serem atendidos pelos importadores e firmas inspetoras, em todo o território nacional.

10. Conforme definido pelo Regimento Interno da ANP, Portaria ANP nº 69, de 6 de abril de 2011 (ANP, 2009), cabe à SBQ gerir as atividades relacionadas com a qualidade do petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, biocombustíveis e outros combustíveis não especificados. Assim, esta Superintendência coordenou o processo de revisão.

11. Em seu artigo 1º, a Portaria ANP nº 311/2001 estabelece que estão sujeitos ao controle da qualidade para internação no país os produtos elencados nos incisos I a XII deste artigo, importados por meio de vagão ferroviário, acondicionados em *containers*, tambores ou a granel.

2.3. Histórico

12. A primeira regulamentação da ANP que tratou do controle da qualidade dos produtos importados foi a Portaria ANP nº 171, de 27 de novembro de 1998 (ANP, 1998). Este regulamento iniciou as ações da ANP em relação ao controle da qualidade, tais como:

- a) primeiro escopo de produtos;
- b) contratação de firma inspetora para acompanhamento de todo o processo de descarga do produto;
- c) determinação da qualidade no terminal de carregamento, sob responsabilidade do importador, comprovada por certificado emitido no país de origem;
- d) determinação da qualidade, em amostra composta no do terminal de descarga, em laboratório próprio do importador ou independente;
- e) análise de amostra do produto no tanque recebedor após a descarga, realizada em laboratório independente;
- f) responsabilidade pela qualidade dos produtos é dos importadores.

13. Adicionalmente, a determinação da qualidade no terminal de carregamento (item 'd') ocorre com base na lista de características, por produtos, estabelecida pelo Anexo II da Portaria em referência.

14. Discussões posteriores levaram à publicação de novo regulamento que revogou a Portaria ANP nº 171/1998, neste caso a Portaria ANP nº 311/2001 atualmente vigente, que contemplou as seguintes disposições:

- a) escopo de produtos mais claro e objetivo;
- b) aprimoramento das definições;
- c) comprovação, por meio de certificado emitido por Inspetora, da qualidade do produto no Terminal de Carregamento, atestando que o mesmo atende às especificações da ANP;
- d) contratação de firma inspetora credenciada pela ANP;

- e) coleta de amostras testemunhas dos tanques recebedores e dos tanques de bordo, pelas firmas inspetoras;
- f) análise, pela firma inspetora, do produto no tanque recebedor após descarga, antes da internação, para comprovar atendimento das especificações.

15. Acerca destes itens, considerando a Nota Técnica nº 126/2015/SBQ, verifica-se que a regra exige, no terminal de carregamento, a certificação por “inspetora” e não “firma inspetora”, este último definitivamente definido conforme inciso V do art. 2º da Portaria ANP nº 311/2001. A definição distinta entre os dois agentes da Portaria ANP nº 171/1998 foi descontinuada, tornando duvidoso o entendimento. Ainda, como o credenciamento da ANP restringe-se ao território nacional, amplia a dúvida acerca do serviço exigido no terminal de carregamento.

2.4. Agentes envolvidos e grupos afetados

16. Durante as discussões internas referentes a este processo de revisão os agentes econômicos considerados envolvidos no tema foram:

- Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras, responsável pela importação de mais de 99% dos derivados de petróleo importados pelo Brasil em 2013 e 2014¹;
- Importadores de etanol combustível responsáveis por 93% das importações realizadas em 2013 e 99% em 2014²;
- Firmas inspetoras credenciadas pela ANP;
- Distribuidores de combustíveis líquidos.

17. O formato adotado para atingir estes agentes foi a realização de reuniões com cada segmento no Escritório Central da ANP, bem como o encaminhamento de Ofícios, os quais solicitaram, entre outras informações, as sugestões de alteração da regra atual, os impactos constatados em campo por seus associados e a qualidade dos produtos importados.

2.5. Áreas de interface na ANP

18. Foram consideradas como áreas relacionais desse processo de revisão a Superintendência de Abastecimento (SAB), a Superintendência de Fiscalização do Abastecimento (SFI) e a Superintendência de Comercialização e Movimentação (SCM).

3. DAS ALTERAÇÕES

3.1. Escopo de produtos:

19. A Portaria ANP nº 311/2001 elenca, em seu artigo 1º, os produtos sujeitos ao controle da qualidade diferenciado para internação no país, que são: “gás liquefeito de

¹ Conforme dados adquiridos junto à Superintendência de Abastecimento da ANP referentes ao ano completo de 2013 e entre os meses de janeiro a maio de 2014.

² Ver nota 1.

petróleo”, “gasolina automotiva”, “gasolina de aviação”, “querosene de aviação”, “querosene iluminante”, “diesel”, “óleos combustíveis”, “petróleo - cru e condensados”, “álcool etílico combustível”, “correntes destinadas à formulação de gasolina e diesel”, “biodiesel e misturas óleo diesel/biodiesel” e “querosene de aviação alternativo”.

2 0. A proposta é atualizar as nomenclaturas e excluir o querosene iluminante, o petróleo, os condensados e as correntes intermediárias (incisos V, VIII e X do art. 1º). A inserção de outros produtos também foi discutida.

2 1. Acerca do petróleo, dos condensados e das correntes destinadas à formulação de gasolina e óleo diesel, tem-se que, além de não serem especificados pela Agência, são insumos brutos para a preparação de produtos acabados. A qualidade destes é estabelecida entre fornecedor e comprador conforme o processo produtivo utilizado, o que a torna restrita aos acordos entre as partes. Ademais, as informações sobre a qualidade desses produtos, caso seja do interesse da Agência, podem ser obtidas junto ao importador que detém a Licença de Importação.

2 2. Com relação ao querosene iluminante, segundo os Dados Estatísticos Mensais divulgados no *site* da ANP³, não houve qualquer importação do produto entre os anos de 2000 e 2015. Portanto, embora seja especificado pela ANP, não há, atualmente, motivação para mantê-lo no rol daqueles sujeitos às regras diferenciadas de internação estabelecidas na nova Resolução. Sua exclusão não cancela o controle da qualidade exigido por regulamento específico⁴.

2 3. Foi discutida a inserção dos combustíveis autorizados para uso experimental ou específico, porém considerou-se que, como esses produtos não são especificados pela ANP, o controle prévio na importação não seria possível. Além disso, tem-se, também, o caráter experimental, que torna suas utilizações restritas a frotas cativas.

2 4. Outros insumos abordados pela equipe que conduziu as discussões foram os lubrificantes. Estes não foram considerados no escopo do novo regulamento, pois:

- a) a especificidade do produto e a infraestrutura laboratorial são complexas;
- b) os óleos básicos seriam insumos brutos;
- c) os óleos acabados seriam produtos registrados e não especificados.

2 5. Por fim, foi incluído o óleo diesel marítimo em alinhamento às reuniões com os importadores, distribuidores e firmas inspetoras. Adicionalmente, visto atender uma maior clareza na redação, foram considerados incisos distintos para tratar do óleo diesel de uso rodoviário e não rodoviário e do óleo diesel marítimo.

3.2. Definições

2 6. Ao longo das discussões com o mercado, foi verificada a necessidade de se atualizar e aprimorar as definições atuais. Por exemplo, a dúvida verificada entre “Inspetora” e “Firma Inspetora”, na origem e no destino, respectivamente (indicada na Nota Técnica

³ <<http://www.anp.gov.br/?pg=69299&m=&t1=&t2=&t3=&t4=&ar=&ps=&1435150462740>>, Acessado em 23/06/2015.

⁴ Resolução CNP nº 4, de 9 de março de 1982, que dispõe sobre as especificações para o querosene iluminante.

126/2015/SBQ). Neste caso, optou-se por estabelecer, apenas, o agente econômico credenciado pela ANP por meio da Resolução ANP nº 45, de 23 de novembro de 2010.

27. Foram definidos, adicionalmente, os documentos da qualidade considerados na minuta, a saber: o Certificado da Qualidade na Origem (CQO), o Certificado da Qualidade no Destino (CQD), o Boletim de Monitoramento e o Boletim de Análise. Os itens 3.4 a 3.8 desta Nota Técnica abordam estes documentos de forma mais detalhada.

28. Uma definição nova incluída se refere à modalidade “Entregue no Terminal”, para atendimento do caso apresentado no item 3.9 desta Nota Técnica. Considerou-se o termo “delivered at terminal” do ICC (*International Chamber of Commerce*), que também é considerado na Resolução do Conselho de Ministros da Câmara de Comércio Exterior nº 21, de 7 de abril de 2011.

3.3. Manutenção da contratação das firmas inspetoras

29. Conforme exposto na Nota Técnica nº 126/2015/SBQ-RJ, que avaliou as opções regulatórias quanto ao controle da qualidade a ser adotado na internação de produtos no País, concluiu-se pela manutenção das firmas inspetoras como responsáveis pelo controle da qualidade desses produtos.

30. Em resumo, foram considerados os seguintes aspectos positivos na manutenção dessas empresas:

a) Maior credibilidade no processo de análises e emissão do certificado da qualidade: conforme definido na Resolução ANP nº 45/2010, em seu artigo 2º, inciso I, a firma inspetora é a pessoa jurídica credenciada pela ANP “... *sem vínculo societário ou econômico direto ou indireto com agentes que exerçam atividade regulada ou autorizada pela ANP, e que não exerça a representação de agentes que comercializem produtos regulados...*”, para, entre outras atividades, atuar no controle da qualidade dos produtos importados. De acordo com esta definição, o agente econômico que não seja diretamente ligado ao processo de importação dos produtos apresentaria isenção acerca do processo de certificação;

b) Aproveitamento do conhecimento técnico e da infraestrutura laboratorial das firmas inspetoras: a atividade de análises e certificação da qualidade é o negócio fim das firmas inspetoras, o que pode ser favorável quanto ao domínio das técnicas analíticas, à facilidade e rapidez na capacitação de laboratórios mediante demanda, à manutenção de profissionais ou, mesmo, ao acompanhamento das atuais tendências da normalização internacional. Acerca dos agentes importadores, contudo, por não ser o seu negócio principal, as atividades laboratoriais poderiam ser marginais;

c) Estrutura laboratorial permanente, independente do agente importador: na atual conjuntura, praticamente apenas uma empresa importa derivados de petróleo no Brasil. Considera-se, contudo, que o mercado brasileiro, devido à grandeza territorial, à limitada capacidade instalada de refino e significativa demanda, pode, em um dado momento, apresentar condições atraentes para que outros agentes econômicos possam adquirir produtos no mercado externo. No caso do etanol combustível, verificam-se vários agentes que atuam no segmento de importação. Assim, nem todos os importadores podem apresentar estrutura laboratorial disponível para o pronto atendimento da Resolução. Mantendo-se uma estrutura de análises e certificação independente, o que ocorre com as firmas inspetoras, seria possível atender as duas possibilidades, com poucos ou vários importadores;

d) Maior agilidade na análise e emissão de certificação da qualidade: todas as firmas inspetoras credenciadas na ANP confirmaram ter disposição e disponibilidade para montar ou complementar suas estruturas laboratoriais analíticas, em um determinado prazo, para procederem com as análises previstas nas Resoluções ANP, e certificação dos produtos importados, minimizando o tempo de internação dos produtos;

e) Contestações decorrentes da falta de imparcialidade: a ocorrência de conflitos posteriores à retirada da firma inspetora poderá acontecer, porque este agente econômico hoje possibilitaria uma maior imparcialidade no processo. De certa forma, essa poderia ser considerada uma questão puramente comercial, visto que a ANP não estaria proibindo sua contratação e a mesma ficaria a cargo do importador. Contudo, como o mercado opera hoje neste formato, uma prudência adicional se verifica necessária. A simplificação decorrente da certificação parcial também insere maior complexidade;

f) Incentivo aos importadores menores: a contratação obrigatória da Firma Inspetora possibilitaria manter, nos portos de destino, uma infraestrutura laboratorial independente que, em uma conjuntura de mercado diferente, talvez, aumente o incentivo à importação por parte de agentes menores, que não possuem capacidade que justifique manter uma estrutura laboratorial;

g) Facilidade de controle pela ANP: com um número reduzido de firmas inspetoras credenciadas na ANP, o controle da Agência torna-se mais efetivo ao centralizar o controle neste agente econômico. Como os importadores de combustíveis podem ser empresas diversas, o acesso torna-se mais dificultoso, aumentando o custo regulatório.

3.1. Portanto, considerados todos esses pontos, concluiu-se por manter a participação das firmas inspetoras no controle da qualidade dos produtos importados, por meio da realização das seguintes atividades: emissão de Certificado da Qualidade no Destino (CQD), baseado em amostra composta de bordo coletada em produto segregado no veículo de transporte ou em amostra do tanque do terminal, a coleta e o acondicionamento das amostras-testemunha e a guarda dos documentos da qualidade exigidos no regulamento proposto. Caberá também às firmas inspetoras o envio mensal à ANP de dados da qualidade constantes do Certificado da Qualidade no Destino e do Certificado da Qualidade na Origem.

3.4. Certificação Parcial:

3.2. Conforme já mencionado na Nota Técnica nº 126/2015/SBQ, o aumento nas importações e a limitada infraestrutura laboratorial nos terminais portuários podem, em casos extremos, impactar negativamente o fornecimento de combustíveis.

3.3. Com intuito de conhecer as operações e as atividades “em campo” envolvidas no controle da qualidade dos produtos importados, foram previstas visitas técnicas de servidores integrantes da equipe aos principais terminais de importação do país. Estas permitiram um melhor entendimento da logística referente ao recebimento dos combustíveis importados, bem como observar a operacionalização do controle da qualidade. Foram realizadas avaliações de campo nos seguintes complexos portuários de recebimento de combustíveis importados:

- a) Porto de Itaqui – São Luís, Maranhão: 21 a 22 de agosto de 2014;
- b) Porto de Suape – Ipojuca, Pernambuco: 2 a 3 de outubro de 2014;

c) Porto de São Sebastião – São Sebastião, São Paulo: 11 a 12 de novembro de 2014.

34. Nestas avaliações de campo, a infraestrutura laboratorial e logística de recebimento dos produtos foi avaliada. Constatou-se que, de fato, há uma falta de capacidade para análise completa dos combustíveis, tanto nos laboratórios das firmas inspetoras, como naqueles do transportador aquaviário ou do operador logístico. Dessa forma, a certificação completa exige a utilização dos laboratórios das refinarias mais próximas, que têm sua própria rotina de trabalho, proporcionando atrasos na emissão do CQD.

35. Considerando a necessidade de verificar a qualidade dos produtos importados, nos portos de origem e destino, foi encaminhado aos agentes econômicos o Ofício Circular nº 007/2014/SBQ. As informações recebidas permitiram verificar que existe, em muitos casos, uma folga significativa perante os limites da especificação.

36. Com base nas respostas aos Ofícios supracitados, as avaliações de campo realizadas e as informações referentes à capacidade analítica das firmas inspetoras encaminhadas à ANP, foram elaboradas as Tabelas I, II, III, IV e V, nas quais constam todas as características constantes das especificações dos produtos dentro do escopo considerado. Nestas Tabelas, as linhas com coloração azul referem-se às características com metodologia atualmente disponível em pelo menos dois locais onde foram realizadas as avaliações de campo.

37. Quando se pensa na certificação nos tanques recebedores, conforme exigido pelo item 4 do Anexo II da Portaria ANP nº 311/2001, a quantidade de amostras tende a assumir um quantitativo significativo, conforme relatos do mercado, visto que uma quantidade descarregada de um navio tende a abastecer diretamente inúmeros tanques do terminal portuário.

38. A certificação do produto contido nos tanques do navio permitiria alinhar o controle da qualidade do produto importado com o atualmente verificado para o produtor nacional. A emissão do Certificado da Qualidade ocorre no início da cadeia de suprimento (nas instalações do produtor) e, em seguida, independente do caminho percorrido, a próxima exigência é a emissão do Boletim de Conformidade pelo distribuidor de combustíveis líquidos.

39. Outro ponto considerado é que o regulamento atual não contempla a análise do produto importado nos casos em que é efetuado transbordo do navio internacional para outro navio de cabotagem, operação na qual não há participação dos tanques dos terminais. Ao se considerar os tanques do navio, esta questão estaria atendida.

40. Diante destas questões, a sugestão de se efetuar nos locais de destino uma análise parcial foi avaliada pela ANP. A proposta considera a obrigatoriedade de haver uma certificação completa do produto na origem, comprovando o atendimento completo das especificações estabelecidas pela ANP, e permite que apenas algumas características sejam analisadas ao chegar em território nacional, com vistas a confirmar não ter ocorrido contaminação ou degradação durante o transporte. Para cada combustível seriam definidos parâmetros a serem obrigatoriamente analisados.

41. No caso específico do transporte marítimo, o principal modal de chegada dos produtos importados, a possibilidade de alteração da qualidade ao longo do transporte foi considerada muito reduzida. O controle da qualidade tende a ser complexo, visto evitar os

custos altos de perdimento da carga do importador ou do armador do navio. Este fato contribuiu para a possibilidade de se considerar a certificação parcial.

4.2. A principal vantagem de se usar este procedimento simplificado seria o ganho de tempo, devido à simplificação de ensaios a serem realizados e à simplificação da logística, pois muitos ensaios são realizados fora da área do porto e dependem do transporte da amostra até os laboratórios das firmas inspetoras ou das refinarias.

4.3. Deve-se considerar que a certificação parcial do combustível pode não garantir com absoluta certeza a qualidade destes produtos importados, podendo haver contaminações ou deterioração do combustível que não sejam detectadas na ausência da análise completa. Por isto, a análise posterior do combustível no documento denominado Boletim de Monitoramento, a ser emitido em tempo determinado, conforme proposto para o novo regulamento, é necessária para comprovar que o produto atende estritamente às especificações completas da ANP.

4.4. A Nota Técnica nº 126/2015/SBQ apresenta maiores detalhes sobre a certificação parcial e as dificuldades de análise completa nos principais pólos de importação de produtos.

4.5. Por fim, a ANP concluiu por considerar a certificação parcial no porto de destino para os combustíveis: gasolina A, óleo diesel A, óleo diesel marítimo, GLP, óleo combustível, biodiesel e querosene de aviação alternativo (este último abordado com maiores detalhes no item 3.6 desta Nota Técnica), o que se baseou nos seguintes pontos:

- as dificuldades de infraestrutura laboratorial nos portos;
- a necessidade de liberação dos produtos importados sem prejudicar os estoques de combustíveis;
- o atraso decorrente da emissão do boletim de análise da refinaria;
- os resultados semelhantes na origem e destino para os produtos importados;
- os cuidados no transporte do produto, em decorrência de prejuízos financeiros no caso de perdimento do produto no navio internacional.

4.6. A análise completa no local de destino foi considerada somente nos seguintes casos:

- a) produtos com situações diferenciadas (item 3.6 desta Nota Técnica);
- b) aquisições “delivered at terminal”, sem certificação na origem conforme a especificação nacional (item 3.9 desta Nota Técnica);
- c) certificação efetuada nos tanques de terra, posterior à descarga do navio (item 3.11 desta Nota Técnica).

4.7. Em suma, a proposta é permitir a emissão de CQD no porto de destino com certificação parcial, o qual deve ser elaborado a partir da análise de amostras compostas ponderais de bordo do navio e não dos tanques recebedores. O CQO deve comprovar que o produto atende à especificação estabelecida pela ANP, em todos os parâmetros, no porto de origem.

4.8. Uma cópia do CQD deve ser entregue ao distribuidor no ato de comercialização do produto. Outras amostras compostas ponderais deverão ser encaminhadas para os

laboratórios mais distantes, onde as análises não realizadas no complexo portuário serão conduzidas posteriormente. Os resultados do Boletim de Monitoramento, emitido *a posteriori*, deverão ser enviados à ANP.

49. A ANP poderá, após observar os dados recebidos nos próximos anos, decidir se reduzirá ou ampliará o escopo do CQD e do Boletim de Monitoramento em uma revisão futura.

50. Em resumo, o direcionamento dado pela nova Resolução será:

- a) exigir o atendimento às especificações da ANP no porto de origem, o que será comprovado por meio da emissão do Certificado da Qualidade na Origem (CQO);
- b) considerar, como regra geral, a emissão de Certificado da Qualidade no Destino (CQD), documento da qualidade emitido por firma inspetora credenciada na ANP com base em análises em seus laboratórios e em amostra composta de bordo coletada em produto segregado no veículo de transporte;
- c) exigir que o CQD contenha os itens de especificação para o produto, considerando a análise parcial ou completa, conforme o caso;
- d) dispor que a firma inspetora deverá utilizar o CQO para avaliar a conformidade das características não analisadas quando da análise parcial;
- e) prever a possibilidade de análise no porto de destino, para emissão do CQD, aqueles ensaios que não puderem constar no CQO;
- f) obrigar a entrega de cópia do CQD pelo importador ao distribuidor de combustíveis líquidos na comercialização do produto, onde deverão constar informações referentes à importação para que a cadeia de abastecimento conheça o produto adquirido;
- g) exigir que as análises não realizadas para compor o CQD constem em Boletim de Monitoramento a ser emitido obrigatoriamente em até 10 (dez) dias contados a partir da data de início da descarga ou do transbordo do produto importado;
- h) tratar da guarda dos Boletins de Análise, do CQD e do Boletim de Monitoramento, por firma inspetora, por período de 12 meses;

Tabela I – Infraestrutura analítica das firmas inspetoras para a gasolina A.

Característica	Itaqui/MA	Suape/PE	Santos/SP	Observação
Cor	Visual	Visual	Visual	Análise simples.
Aspecto	ASTM D4176	NBR 14954 ASTM D4176	ASTM D4176	Análise simples.
Teor de EAC ^{II}	NBR 13992	NBR 13992	-	Não obrigatório. Somente considerado no caso de suspeita de contaminação.

Característica	Itaqui/MA	Suape/PE	Santos/SP	Observação
Massa específica	ASTM D1298	ASTM D1298 ASTM D4052	ASTM D1298 ASTM D4052	Ensaio presente no boletim de conformidade; método difundido no país. Análise simples. Correção para 20°C somente no Brasil.
Destilação	ASTM D86	ASTM D86	ASTM D86	Ensaio presente no boletim de conformidade; método difundido no país; possibilidade de detectar contaminação com produtos mais pesados.
Pressão de vapor	ASTM D5191	ASTM D5191	ASTM D4953	Encontrados valores reportados próximos ao limite máximo especificado: entre 61 °C e 62 °C (folga de 2 % perante o limite especificado).
Teor de enxofre	ASTM D5453	ASTM D5453 ASTM D7039	ASTM D5453	Atualmente se verifica um reduzido limite para esta característica: 50 mg/kg. Valores encontrados acima de 47 mg/kg (folga de 4% perante o limite especificado).
Goma atual lavada	-	ASTM D381	ASTM D381	Valor máximo observado de 2 mg/100 mL (folga de 60% perante o limite especificado).
Corrosividade ao cobre	-	ASTM D130	ASTM D130	Histórico indica ser uma característica facilmente atendida.
MON / IAD	-	-	-	Todos os resultados muito próximos do limite especificado – intervalo com folga máxima de 4%. Capacidade analítica incipiente e dificuldades de instalação de novos equipamentos. Importante atentar para o Boletim de Monitoramento.
Período de indução	-	-	-	Valores altos reportados, porém um ensaio importante. Importante observar no Boletim de Monitoramento.
Teor de benzeno	-	-	-	Valores entre 0,8 e 1,0%, já considerando a gasolina C. Importante atentar para o Boletim de Monitoramento.
Teor de silício	-	-	-	Anotar

Característica	Itaqui/MA	Suape/PE	Santos/SP	Observação
Hidrocarbonetos saturados, olefínicos e aromáticos	-	-	-	Valores máximos observados de 15,9 % v/v e 10,5 % v/v para, respectivamente, aromáticos e olefínicos (folga de 60% perante o limite especificado).
Teor de metanol ^I	-	-	-	Somente no caso de contaminação.
Teor de chumbo ^I	-	-	-	Somente no caso de contaminação.
Teor de fósforo ^I	-	-	-	Somente no caso de contaminação.

I Características aplicadas como contaminantes.

II Caso seja necessário verificar a presença do biocombustível, em caso de solicitação prévia da ANP.

Tabela II – Infraestrutura analítica das firmas inspetoras para o óleo diesel

Característica	Itaqui/MA	Suape/PE	Santos/SP	Observação
Aspecto	ASTM D4176	NBR 14954 ASTM D4176	ASTM D4176	Análise simples.
Cor	Visual	Visual	Visual	Análise simples.
Cor ASTM	ASTM D1500	ASTM D1500	ASTM D1500	Análise simples.
Massa específica	ASTM D1298	ASTM D1298 ASTM D4052	ASTM D1298 ASTM D4052	Ensaio presente no boletim de conformidade; método difundido no país. Análise simples. Correção para 20°C somente no Brasil.
Destilação	ASTM D86	ASTM D86	ASTM D86	Ensaio presente no boletim de conformidade; método difundido no país.
Ponto de fulgor	ASTM D56 ASTM D93	ASTM D56 ASTM D93	ASTM D56 ASTM D93	Ensaio presente no boletim de conformidade; método difundido no país. Valor mínimo de 42 °C (folga de 10,5 % perante o limite especificado). Item relacionado à segurança operacional do produto.

Característica	Itaqui/MA	Suape/PE	Santos/SP	Observação
Viscosidade cinemática	ASTM D445	ASTM D445	ASTM D445	Ocorrências entre 2 e 2,05 mm ² /s (folga de 2% perante o limite mínimo especificado), porém em poucas amostras. Importante atentar para o Boletim de Monitoramento.
Teor de enxofre	ASTM D5453	ASTM D5453 ASTM D7039	ASTM D4294 ^{II} ASTM D5453	Limite especificado muito reduzido, no caso do óleo diesel S10. Ocorrências no limite da especificação.
Condutividade elétrica	ASTM D2624	ASTM D2624	ASTM D2624	Valores observados muito altos, quando o produto contém aditivo. Para o óleo diesel A S500, na produção nacional, a nota 19 da especificação permite-se apenas informar no Certificado da Qualidade a concentração do aditivo antiestático adicionada. Análise simples.
Teor de água	ASTM D6304	ASTM D6304	ASTM D6304	Ensaio presente no boletim de conformidade; método difundido no país. Item crítico e atrelado à característica Aspecto.
Água e sedimentos	-	ASTM D2709	ASTM D2709	Item crítico e atrelado à característica Aspecto.
Corrosividade ao cobre	-	ASTM D130	ASTM D130	Histórico indica ser uma característica facilmente atendida.
Resíduo de carbono	-	ASTM D524	ASTM D524	Ocorrência máxima de 0,15 % m/m (folga de 40 % perante o limite especificado).
Cinzas	-	ASTM D482	ASTM D482	Ocorrências no limite da especificação foram verificadas em poucas amostras. Contudo, estudo detalhado apresentado pelo importador mostrou valores muito reduzidos para a característica. Importante atentar para o Boletim de Monitoramento.
Índice de cetano	-	ASTM D4737	-	Somente para o óleo diesel S500. Análise simples e de fácil implementação pelas firmas inspetoras.

Característica	Itaqui/MA	Suape/PE	Santos/SP	Observação
Número de Cetano	-	-	-	Ocorrências no limite da especificação. Capacidade analítica incipiente e dificuldades de instalação. Importante atentar para o Boletim de Monitoramento.
Teor de biodiesel ^{IV}	NBR 15568	-	-	Não obrigatório. Somente considerado no caso de suspeita de contaminação.
Índice de acidez ^I	-	-	ASTM D974	Anotar.
Contaminação total ^I	-	-	ASTM D12662	Item crítico e atrelado à característica Aspecto. Ocorrência máxima de 20,4 mg/kg (folga de 15 % perante o limite especificado). Nos casos exigidos em regulamento específico por não conformidade na característica Aspecto.
CFPP	-	-	-	Maior valor apresentado: -4 °C. O menor limite especificado é 0°C, para algumas localidades e períodos do ano.
HPA ^I	-	-	-	Valor máximo observado de 6,3 % m/m (folga de 42% perante o limite especificado).
Estabilidade à oxidação ^I	-	-	-	Valor máximo observado de 1,5 mg/100mL (folga de 40% perante o limite especificado).
Lubricidade ^{III}	-	-	-	Bimestral.

I Aplicado somente ao óleo diesel S10.

II Aplicado somente ao óleo diesel S500.

III Dados bimestrais.

IV Caso seja necessário verificar a presença do biocombustível, em caso de solicitação prévia da ANP.

Tabela III – Infraestrutura analítica das firmas inspetoras para o GLP

Característica	Suape/PE	Santos/SP	Observação
Água livre	Visual	Visual	Análise disponível nas firmas inspetoras no local de importação.
Massa específica	ASTM D1657 ASTM D2598	ASTM D1657 ASTM D2598	Análise disponível nas firmas inspetoras no local de importação.
Pressão de vapor	ASTM D2598	ASTM D2598	Análise disponível nas firmas inspetoras no local de importação.
Resíduo Volátil	ASTM D1837	ASTM D1837	Análise disponível nas firmas inspetoras no local de importação.

Característica	Suape/PE	Santos/SP	Observação
Cromatografia ^I	ASTM D2163	ASTM D2163	Análise disponível nas firmas inspetoras no local de importação.
Resíduo	ASTM D2158	ASTM D2158	Análise disponível nas firmas inspetoras no local de importação.
Corrosividade ao cobre	ASTM D1838	ASTM D1838	Análise disponível nas firmas inspetoras no local de importação. Histórico indica ser uma característica facilmente atendida.
Enxofre total	ASTM D2784 ASTM D6667	-	Teor de enxofre do GLP tende a ser reduzido.
Ácido sulfídrico	ASTM D2420	-	Ensaio de simples implementação.
Umidade	-	-	Infraestrutura não disponível.

I Teores de propano, propeno, butano, pentano e mais pesados.

Tabela IV – Infraestrutura analítica das firmas inspetoras para óleo combustível

Característica	Itaqui/MA	Suape/PE	Santos/SP	Observação
Massa específica	ASTM D1298	ASTM D1298 ASTM D4052	ASTM D1298 ASTM D4052	Análise disponível nas firmas inspetoras no local de importação.
Viscosidade	ASTM D445	ASTM D445	ASTM D445	Análise disponível nas firmas inspetoras no local de importação.
Ponto de fulgor	ASTM D93	ASTM D93	ASTM D93	Análise disponível nas firmas inspetoras no local de importação.
Enxofre	-	-	ASTM D2622 ASTM D4294	Ensaio específico para o óleo combustível. Importante atentar no Boletim de Monitoramento.
Vanádio	-	-	ASTM D5863 ASTM D5708	Ensaio específico para o óleo combustível.
Água e sedimentos	-	-	ASTM D95 ASTM D473	Ensaio específico para o óleo combustível.
Ponto de fluidez superior	-	-	ASTM D97	Ensaio específico para o óleo combustível.

Tabela V – Infraestrutura analítica das firmas inspetoras para o óleo diesel marítimo

Característica	Itaqui/MA	Suape/PE	Santos/SP	Observação
Aspecto	Visual	Visual	Visual	Análise visual.
Cor ASTM	ASTM D1500	ASTM D1500	ASTM D1500	Análise simples.

Característica	Itaqui/MA	Suape/PE	Santos/SP	Observação
Teor de enxofre	ASTM D5453	ASTM D5453	ASTM D4294 ASTM D5453	Aplicada, também, para o óleo diesel rodoviário.
Massa específica	ASTM D1298	ASTM D1298 ASTM D4052	ASTM D1298 ASTM D4052	Aplicada, também, para o óleo diesel rodoviário.
Ponto de fulgor	ASTM D93	ASTM D93	ASTM D93	Aplicada, também, para o óleo diesel rodoviário.
Viscosidade cinemática	ASTM D445	ASTM D445	ASTM D445	Aplicada, também, para o óleo diesel rodoviário. Como neste, somente atentar no Boletim de Monitoramento.
Água	-	-	-	Ensaio específico para o óleo diesel marítimo DMB. Importante atentar no Boletim de Monitoramento.
Sedimentos	-	-	-	Ensaio específico para o óleo diesel marítimo DMB. Importante atentar no Boletim de Monitoramento.
Ponto de fluidez	-	-	-	Ensaio específico para o óleo diesel marítimo.
Índice de cetano	-	-	-	Análise simples e de fácil implementação pelas firmas inspetoras. Metodologia igual à permitida para o óleo diesel A S500.
Resíduo de carbono	-	-	-	Por analogia ao óleo diesel rodoviário, não será considerado para emissão do CQD com análise parcial.

3.5. Definição das análises do CQD:

5 1. Com base nas informações das Tabelas I a V, bem como nos dados da qualidade recebidos pela ANP para os produtos importados, foram estabelecidas as características da Tabela VI para a análise parcial.

Tabela VI – Lista de características da análise parcial.

Produto	Característica
Biodiesel	Aspecto/Aparência; Cor; Massa específica a 20°C; Teor de água; Ponto de Fulgor; Teor de éster; Estabilidade à oxidação.
Gasolina automotiva	Aspecto/Aparência; Cor; Massa específica a 20°C; Destilação, em todos o percentuais evaporados exigidos para o produto; Teor de enxofre; Pressão de vapor a 37,8°C; Teor de etanol anidro combustível e metanol, somente quando houver suspeita de contaminação ou por solicitação da ANP.
GLP	Todos os tipos: Massa específica a 20°C; Resíduo volátil (Ponto de ebulição aos 95% recuperados); Ácido sulfídrico (H ₂ S); Resíduo (100 mL evaporados). Somente para propano comercial, propano especial e mistura propano/butano: Pressão de vapor a 37,8°C; Somente para propano comercial e especial: Butanos e mais pesados. Somente para butano comercial ou mistura propano/butano: Pentanos e mais pesados; Água livre. Somente para propano especial: Propano; Propeno.
Óleo combustível	Massa específica a 20°C; Viscosidade; Ponto de fulgor; Enxofre.

Óleo diesel	<p>Aspecto/Aparência; Cor visual; Cor ASTM; Massa específica a 20°C; Destilação, em todos o percentuais recuperados exigidos para o produto; Ponto de fulgor; Enxofre total; Teor de água; Contaminação total; Teor de biodiesel, somente quando houver suspeita de contaminação ou por solicitação da ANP.</p> <p>Somente para óleo diesel A S500: Água e sedimentos; Índice de cetano calculado;</p>
Óleo diesel marítimo	<p>Aspecto Cor ASTM Enxofre total Massa específica a 20°C Ponto de Fulgor Índice de cetano calculado</p>
Querosene de aviação alternativo	<p>Massa específica na temperatura exigida Destilação, em todos o percentuais recuperados exigidos para o produto Ponto de fulgor Ponto de congelamento Goma atual Estabilidade térmica na temperatura exigida</p> <p>Somente para o tipo SIP: Índice de separação de água sem dissipador de cargas estáticas</p>

52. Para o biodiesel, as discussões levaram a entender que, apesar de o país, atualmente, não ter demanda para importação deste biocombustível, pois toda a demanda é suprida por produto de origem nacional, seria importante prever a possibilidade. Conforme a Resolução ANP nº 45, de 23 de novembro de 2010, as firmas inspetoras detém obrigatoriamente capacidade analítica no país para as análises consideradas.

3.6. Casos especiais – Etanol, GAV, QAV e QAV alternativo

53. Não obstante os casos aqui recomendados para a certificação parcial, há produtos que, devido à sua criticidade de uso, não devem ter sua análise para internação alterada.

54. Esse rol de produtos composto pelo etanol combustível, gasolina de aviação (GAV) e o querosene de aviação (QAV) deverá manter a realização das análises completas antes da internação, a exemplo do que ocorre hoje. No que tange ao etanol, está sendo considerada a análise completa por se tratar de metodologias mais simples, comparativamente aos demais produtos elencados na presente revisão para análise parcial. Além disso, foi

verificado para o etanol combustível um caso em que a análise completa foi finalizada em menos de 24 horas, inclusive contemplando o envio de amostra para outro estado.

55. A proposta para a GAV e o QAV, entretanto, encontra uma barreira a sua execução que é a limitada capacidade analítica das firmas inspetoras, não somente nos pontos de internação, mas também em outros laboratórios no país. De modo a evitar o desabastecimento desses produtos no mercado nacional, excepcionalmente, será admitida a execução das análises em laboratórios de terceiros, desde que não haja capacidade nas empresas credenciadas pela ANP. Esta regra se aplica também aos demais produtos e está melhor apresentada no item 3.10 desta Nota Técnica. Dessa forma, enquanto as firmas inspetoras não tiverem capacidade de realização das análises completas, estas poderão ser conduzidas pelo importador, em seus laboratórios. Foi mantida, entretanto, a exigência de acompanhamento dessas análises por técnico da firma inspetora contratada pelo importador, bem como a assinatura do documento da qualidade por profissional de química da primeira.

56. Cabe ressaltar que as normas de controle da qualidade de combustíveis de aviação adotam a “análise de consistência” quando o produto é transportado por navios. Trata-se de uma análise comparativa, na qual a variação de algumas características é avaliada (entre origem e destino), com o objetivo de identificar possíveis contaminações durante o transporte. No entanto, para esta revisão, está sendo considerada a análise de consistência apenas para o querosene de aviação alternativo (QAV alternativo). A ANP entendeu que, nesse momento, devido à criticidade em relação à qualidade da GAV e do QAV, deve-se considerar a análise completa.

57. Em relação ao QAV alternativo, informamos que ainda não há infraestrutura laboratorial no país com capacidade de analisá-lo. Desta forma, está sendo sugerida a análise parcial do produto, com a determinação de características comuns ao QAV de origem fóssil e a realização de análise de consistência dessas características, adotando os mesmos limites indicados na norma ABNT NBR 15216 (Armazenamento de líquidos inflamáveis e combustíveis – Controle da qualidade no armazenamento, transporte e abastecimento de combustíveis de aviação): destilação; ponto de fulgor; massa específica; ponto de congelamento; goma atual; estabilidade térmica e índice de separação de água (este último apenas para o SIP).

58. A diferença de tratamento em relação ao QAV de origem fóssil se deve apenas pelo fato de que existe a obrigação de recertificação do produto quando ocorre a mistura do QAV de origem fóssil com o alternativo e não é permitido o uso de QAV alternativo puro.

59. Assim, a análise de consistência do QAV alternativo permitiria uma avaliação da qualidade do produto antes que ocorra a mistura, cuja qualidade deverá ser garantida por um novo Certificado da Qualidade (contemplando a análise completa), conforme estabelece a Resolução ANP nº 63, de 5 de dezembro de 2014.

3.7. Do Boletim de análise

60. Define-se como Boletim de Análise o documento utilizado para composição do Certificado da Qualidade ou Boletim de Monitoramento, que contempla análise completa ou parcial da qualidade do produto a ser comercializado, emitido por laboratório pertencente ao importador ou firma inspetora.

61. O Boletim de Análise está previsto hoje na certificação dos biocombustíveis (etanol e biodiesel) para o produtor. Com a presente proposta, pretende-se ampliar esta definição também aos produtos importados, incluindo os derivados de petróleo.

62. Quando forem utilizados os serviços de mais de um laboratório para emissão do CQD ou do Boletim de Monitoramento, cada laboratório deverá emitir um Boletim de Análise específico, que devem ser guardados com o documento principal.

3.8. Do Boletim de Monitoramento:

63. Define-se Boletim de Monitoramento como documento da qualidade, emitido por laboratório pertencente à firma inspetora ou, alternativamente, ao importador, utilizado para se obter os resultados das características da especificação não contempladas no CQD (constantes dos regulamentos técnicos das Resoluções que estabelecem a especificação dos produtos).

64. Esse documento servirá para a coleta de informações sobre os resultados das características não contempladas no CQD, ou seja, para comprovação de que o produto importado internado no país atende integralmente à especificação da ANP.

3.9. Entregas no terminal (“delivered at terminal”)

65. Para a modalidade de comercialização comumente conhecida como “delivered at terminal”, também denominada por “compra *spot*”, ou “compra de oportunidade”, ficou definido que a certificação dos produtos seria completa, conforme as respectivas especificações estabelecidas pela ANP. Esta determinação se deve porque este formato não apresenta o rigor na emissão do CQO usualmente verificado nas importações previamente acordadas.

66. Esse mesmo entendimento é partilhado pelo principal importador nacional, conforme foi exposto em reuniões do projeto, de modo que não se identifica qualquer problema na manutenção da análise completa para essa modalidade de comercialização, além de se prover maior segurança, quanto à qualidade dos produtos ao consumidor final.

67. A definição adotada pela minuta considera duas literaturas oficiais:

- a) Resolução do Conselho de Ministros da Câmara de Comércio Exterior nº 21, de 7 de abril de 2011, que regulamenta os *Incoterms* no país;
- b) Termos Internacionais de Comércio (*Incoterms*) discriminados pela Câmara de Comércio Internacional (ICC), em inglês:

“ ‘Delivered at Terminal’ means that ***the seller delivers when the goods, once unloaded from the arriving means of transport, are placed at the disposal of the buyer at a named terminal*** at the named port or place of destination. “Terminal” includes a place, whether covered or not, such as a quay, warehouse, container yard or road, rail or air cargo terminal. The seller bears all risks involved in bringing the goods to and unloading them at the terminal at the named port or place of destination.”

3.10. Uso de laboratórios distintos das firmas inspetoras:

68. Considerando a capacidade analítica presente atualmente nos pontos de internação, bem como o tempo necessário para que tal infraestrutura seja adequadamente instalada e eventualmente multiplicada, é forçoso considerar que seja possível a ocorrência de falhas no atendimento à certificação. Isso pode ocorrer por vários fatores, entre eles a falha nos equipamentos das firmas inspetoras, devido a manutenções corretivas, calibrações, falta de energia, além de ausência de mão de obra disponível no momento da internação, entre outros possíveis problemas. Para esses casos, a minuta permite a subcontratação ou a terceirização de outras firmas inspetoras, até que o problema seja sanado.

69. Ressalta-se que um ponto fundamental desta revisão reside na necessidade de redução dos tempos de internação dos produtos. Dessa forma, faz-se mister considerar a possibilidade de terceirização das análises em casos fortuitos ou de força maior como os enumerados, de modo a não impactar negativamente nos tempos para consecução do processo de importação dos derivados de petróleo e biocombustíveis e, eventualmente, causar problemas no abastecimento de combustíveis para o mercado nacional.

70. Pode-se incluir, também, nestes casos, o fato de as firmas inspetoras atualmente credenciadas pela ANP não terem capacidade analítica para atender toda a especificação de alguns produtos (por exemplo, faltam equipamentos de número de cetano ou de estabilidade à oxidação, ambos para o óleo diesel A).

71. Dessa forma, foi necessário permitir a utilização de laboratórios de terceiros, visto possibilitar tais análises. No entanto, nessa condição, é obrigatória o acompanhamento das análises por um profissional de química da firma inspetora contratada. Espera-se que, com o aumento da demanda de análises, as firmas inspetoras credenciadas mantenham estruturas laboratoriais capazes de conduzir as análises aqui elencadas, nos diversos pontos de internação de produtos, e tal possível contratempo seja minimizado.

3.11. Análise antes da comercialização:

72. A Portaria ANP nº 311/2001, em seu item 4 do Anexo II, acompanhado do art. 4º do mesmo regulamento, exige a análise de amostra do produto importado coletada no tanque recebedor, após a descarga e antes da internação, para comprovação do atendimento da especificação completa.

73. Conforme descrito anteriormente nesta Nota Técnica, um dos pontos apresentados foi o alinhamento com a certificação dos produtores no mercado nacional. Nesse sentido, também se buscou tratamento similar ao adotar a certificação antes da comercialização e não da descarga ou da internação.

74. Com o novo regulamento, pretende-se simplificar as regras do controle da qualidade, buscando a garantia da qualidade. Segundo o formato atual, torna-se dificultoso o operacional nos terminais de importação, visto a indicação muito precisa do local onde a certificação deve ocorrer, o que não ocorre para o mercado interno.

75. Assim, considerando as diversas informações compiladas pela equipe que conduziu o assunto, uma maior flexibilidade para o importador permitiria adequar a certificação aos diversos terminais existentes no país. O principal, neste caso, é que o controle da qualidade esteja finalizado até a entrega ao distribuidor, para entrega de cópia do CQD.

76. De acordo com o operacional, verificam-se as seguintes possibilidades:
- a) coleta de amostra composta de bordo e análise, antes da descarga do produto;
 - b) coleta de amostra nos tanques de terra do operador logístico, antes da comercialização, quando o produto ainda é do importador.

77. A regra geral é a análise parcial do produto segregado no veículo de transporte (caso 'a'), evitando dificuldades de atraso na entrega, como relatado anteriormente. Ademais, o novo regulamento dará ao importador a possibilidade de descarregar o produto do navio sem a certificação, por sua conta e risco, para realizá-la nos tanques do terminal. Contudo, neste segundo caso, como pode ocorrer mistura do produto importado, ainda não certificado, com outro remanescente nos tanques, o novo regulamento exigirá a análise completa do produto final. Isso não o impedirá de proceder as duas análises, realizando uma análise parcial da amostra composta de bordo para sua verificação antes da descarga.

78. A Nota Técnica nº 126/2015/SBQ aponta entrega de cópia do CQD e do CQO ao distribuidor, o qual era um entendimento inicial no processo de revisão. Todavia, nas discussões posteriores junto ao mercado, foi considerado ser a entrega da cópia do CQO uma questão a ser resolvida entre as partes e não uma obrigatoriedade. O entendimento atual considera que o importador deve entregar, na comercialização, apenas o CQD. Isso se dá pelo fato de que podem haver pequenas divergências entre os resultados dos dois certificados, seja devido ao transporte ou, até mesmo, variações comuns nos resultados apresentados pelos métodos de ensaios.

3.12. Atualização dos regulamentos atuais:

79. Quanto às alterações aqui propostas, identificou-se, ainda, a necessidade de adequar as Resoluções, ou Portarias existentes. Foram analisadas as Resoluções ou Portarias da ANP que, de alguma forma, contivessem alguma interseção com esta proposta, ou seja, aquelas que estabelecem as especificações dos produtos contidos no escopo da nova Resolução. Foram listados a seguir os regulamentos com as respectivas adequações necessárias.

80. Foram inseridas alterações necessárias para distinguir as regras para a emissão do Certificado da Qualidade e a guarda de amostra-testemunha pelos produtores daquelas aplicadas pela firma inspetora contratada pelo importador. Considerando a especificidade de cada produto. Destaca-se, ainda, a inclusão de novo artigo remetendo às regras específicas para os produtos importados.

81. Os regulamentos a serem alterados são:
- a) Resolução ANP nº 50/2013: óleos diesel de uso rodoviário;
 - b) Resolução ANP nº 45/2012: óleo diesel de uso não rodoviário;
 - c) Resolução ANP nº 18/2004: GLP;
 - d) Resolução ANP nº 52/2010: combustíveis aquaviários;
 - e) Resolução ANP nº 40/2013: gasolina automotiva;
 - f) Resolução ANP nº 5/2009: gasolina de aviação;
 - g) Resolução ANP nº 45/2014: biodiesel;

- h) Resolução ANP nº 37/2009: querosene de aviação;
- i) Resolução ANP nº 63/2014: querosene de aviação alternativo.

3.13. Dispensa de containers e tambores:

8 2. No §1º do art. 3º da Portaria ANP nº 311/2001 consta a seguinte regra:

“Art. 3º ...

...

§ 1º. Os produtos importados em containers ou tambores só deverão atender aos procedimentos do item I deste artigo quando a ANP assim exigir por ocasião da autorização para importação.”

8 3. Esta regra permite aos importadores não efetuar a certificação do produto em território nacional quando o produto for acondicionado em *containers* ou tambores, visto que, para isso, seria necessário abrir o recipiente lacrado. Destaca-se que este formato não costuma ser utilizado na importação de combustíveis líquidos ou GLP porque, para se obter ganho de escala, os carregamentos são efetuados em grandes quantidades (granel). Por apresentar um custo elevado, o uso desses recipientes ocorre somente em alguns casos específicos.

8 4. A nova regra prevê a manutenção desta possibilidade, ampliando, porém, ao dispor que o importador não se exime do atendimento das especificações da ANP a serem comprovadas por meio do CQO nem da responsabilidade pela qualidade do produto.

3.14. Envio de dados da qualidade

8 5. Propõe-se que as informações contidas nos Certificados da Qualidade no Destino e Boletins de Monitoramento sejam enviadas em formato eletrônico, até o décimo quinto dia do mês subsequente à nacionalização do produto importado. Esse procedimento é realizado por produtores nacionais, a exemplo dos produtores de etanol e biodiesel.

8 6. As firmas inspetoras, na condição de pessoa jurídica credenciada pela ANP responsável pelo controle da qualidade dos produtos importados, serão os únicos agentes responsáveis pelo envio de dados de qualidade. Os importadores que, por ventura, realizarem as análises do Boletim de Monitoramento, deverão encaminhar o documento às firmas inspetoras. Lembrando, que, neste caso, a firma inspetora deverá acompanhar as análises no importador e assinará o Boletim também junto com o profissional de química do laboratório. Portanto, as firmas inspetoras deverão enviar à ANP todos os dados eletrônicos requisitados.

8 7. O envio de dados da qualidade é uma regra atual na Portaria ANP nº 311/2001, que obriga o importador a encaminhar as informações para a ANP. Como forma de melhorar o controle da qualidade desses produtos, estamos sugerindo passar essa obrigatoriedade para as firmas inspetoras que são agentes credenciados pela ANP.

4. CONCLUSÃO

8 8. A revisão da Portaria ANP nº 311/2001 faz parte do trabalho constante que esta Agência tem realizado para aprimorar o controle da qualidade dos combustíveis

comercializados em todo o território nacional. Buscou-se, para o novo regulamento, uma maior simplificação regulatória e a definições de regras mais aderentes ao cenário de hoje.

89. Diante do escopo de revisão previamente apresentado, o rol de produtos do regulamento foi reduzido de forma a somente contemplar os produtos que detêm especificações estabelecidas pela ANP. Outra melhoria conduzida no processo de revisão foi a atualização das definições da Resolução, incluindo termos novos e excluindo outros não mais necessários.

90. Acerca das dificuldades para o controle da qualidade, que envolve a infraestrutura laboratorial reduzida nos portos e o quantitativo elevado de importação de combustíveis, a certificação parcial (emissão do CQD, conforme a Tabela I da minuta, e, posteriormente, do Boletim de Monitoramento) busca minimizar os impactos negativos nos pontos de internação de produto, conforme detalhado na Nota Técnica nº 126/2015/SBQ.

91. Adicionalmente, visto o apresentado na Nota Técnica nº 126/2015/SBQ, considerando a adoção da certificação parcial, a manutenção da firma inspetora foi a opção mais adequada para o novo regulamento. Primeiro, porque permite uma capacidade analítica menor no porto de destino, ficando os demais ensaios para análise em Santos onde a capacidade analítica das firmas inspetoras é mais adequada. Outra vantagem ocorre quando o CQD não contemplar todas as características da especificação, pois, neste caso, a presença de uma empresa independente agregaria maior credibilidade ao processo.

92. Por fim, em vista da necessidade de atualizar os regulamentos específicos dos produtos, a minuta apresenta uma seção dedicada à esta atualização. Os regulamentos de todos os produtos que constam no escopo da nova Resolução foram modificados.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANP – AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (1998). Portaria ANP nº 171, de 27 de novembro de 1998. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 30 de novembro de 1998. Estabelece requisitos para controle de qualidade do petróleo, seus derivados e combustível importado, quando de sua internação no país. Acesso em: 27/10/2014. Disponível em: <http://nxt.anp.gov.br/nxt/gateway.dll/leg/folder_portarias_anp/portarias_anp_tec/1998/novembro/panp%20171%20-%201998.xml>.

ANP – AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (2001). Portaria ANP nº 69, de 6 de abril de 2011. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 7 de abril de 2011. Aprova o Regimento Interno da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. Acesso em: 08/10/2015. Disponível em: <http://nxt.anp.gov.br/nxt/gateway.dll/leg/folder_portarias_anp/portarias_anp_admin/2011/abril/panp%2069%20-%202011.xml>.

ANP – AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (2001). Portaria ANP nº 311, de 27 de dezembro de 2001. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 28 de dezembro de 2001. Estabelece os requisitos obrigatórios referentes ao controle da qualidade na importação dos produtos regulados importados a serem atendidos pelos importadores e firmas inspetoras. Acesso em: 27/10/2014. Disponível em: <http://nxt.anp.gov.br/nxt/gateway.dll/leg/folder_portarias_anp/portarias_anp_tec/2001/dezembro/panp%20311%20-%202001.xml>.

ANP – AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (2001). Resolução ANP nº 45, de 23 de novembro de 2010. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 24 de novembro de 2010. Ficam estabelecidos os requisitos necessários para o credenciamento de firmas inspetoras para exercício de atividades de controle da qualidade na importação e exportação de derivados de petróleo e biocombustíveis, de adição de marcador aos Produtos de Marcação Compulsória (PMC) indicados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), e de adição de corante ao etanol anidro combustível conforme regulamento, para atuação em todo território nacional. Acesso em: 27/10/2014. Disponível em: <http://nxt.anp.gov.br/nxt/gateway.dll/leg/resolucoes_anp/2010/novembro/ranp%2045%20-%202010.xml>.

BRASIL (1997). Lei 9.478, de 6 de agosto de 1997. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 7 de agosto de 1997. Dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências. Acesso em: 27/10/2014. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9478.htm>.

BRASIL (2011). Lei 12.490, de 16 de setembro de 2011. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 19 de setembro de 2011. Altera as Leis nos 9.478, de 6 de agosto de 1997, e 9.847, de 26 de outubro de 1999, que dispõem sobre a política e a fiscalização das atividades relativas ao abastecimento nacional de combustíveis. Acesso em: 27/10/2014. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/>

6. ASSINATURAS

Nota Técnica elaborada por:

Bruno Pereira Nascimento

Euler Martins Lage

Felipe de Araujo Lima

Leandro Trinta de Farias

Leonardo da Silva Faria

Rita Capra Vieira

Revisão:

Jackson da Silva Albuquerque

De acordo:

Cristiane Zulivia de Andrade Monteiro
