



Nota Técnica nº 126/2015/SBQ/RJ

Rio de Janeiro, 13 de julho de 2015.

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.

Referência: Processo nº 48610.001904/1998-33.

Título: Avaliação das opções regulatórias no âmbito da revisão da Portaria ANP nº 311, de 27 de dezembro de 2001, e submissão à apreciação superior.

1. ESCOPO

1. Esta Nota Técnica tem por escopo apresentar e discutir as opções regulatórias verificadas durante o processo de revisão da Portaria ANP nº 311, de 27 de dezembro de 2001, e propor as regras a serem adotadas pelo novo regulamento que substituirá o atual.

2. DESCRIÇÃO DO PROBLEMA

2. A evolução de mercados complexos, como o de combustíveis, geralmente se dá de forma rápida. Contudo, a regulamentação tende a não ser tão dinâmica dada a necessidade de atender aos diversos requisitos trazidos pelo seu caráter formal. A diferença entre a rapidez do mercado e a formalidade dos regulamentos é um desafio recorrente dos órgãos reguladores, os quais são responsáveis por encontrar as soluções que permitam equilibrar estas diferenças e promover a melhor harmonia possível entre estes dois extremos.

3. 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 importados a serem atendidos pelos importadores e firmas inspetoras, em todo o território nacional, encontra-se vigente há mais de dez anos, de forma que muitas de suas disposições, importantes à época de sua publicação, já não atendem às necessidades atuais do mercado. Visando melhor atender às situações de hoje, está sendo conduzida a revisão da referida Portaria.

4. Tendo em vista efetuar o processo de revisão em referência, foi instituído no âmbito desta SBQ o projeto “Revisão das Regras no Controle da Qualidade de Produtos Importados”, o qual iniciou seus trabalhos no dia 26 de março de 2014. Entre as atividades já realizadas no Projeto, constam reuniões com os agentes econômicos, levantamento da

experiência internacional e avaliação de campo de terminais portuários que recebem produtos importados, as quais foram importantes na obtenção de informações pertinentes a este processo de revisão.

5. No contexto desta Nota Técnica, cabem destacar duas questões apresentadas pelo mercado à equipe do projeto nas reuniões com os agentes econômicos, a saber:

- a) a infraestrutura laboratorial existente e os procedimentos estabelecidos pela Portaria ANP nº 311/2001 não se alinham com a crescente demanda de combustíveis importados; essa conjuntura pode proporcionar atrasos na liberação de tais produtos, aumentando o risco de desabastecimento no caso de uma situação extrema;
- b) a regra atual não é clara acerca do papel da firma inspetora e do importador no controle da qualidade, uma vez que sua redação permite a interpretação de que as análises possam ser efetuadas nos laboratórios do importador; embora obrigue a contratação da firma inspetora para realização da amostragem e da emissão do certificado da qualidade.

6. Em relação ao item (a), o problema foi trazido à ANP pelo principal importador de derivados de petróleo, a Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras), em reunião realizada no dia 3 de junho de 2014. Conforme relatado por esta empresa, a falta de infraestrutura dos laboratórios nos terminais de descarga obriga o envio de amostras às suas refinarias para análise em seus laboratórios de certificação. Como estes têm sua própria dinâmica de análises, as amostras de produtos importados nem sempre adquirem prioridade sobre as de produção, o que proporciona atrasos na emissão do Certificado da Qualidade. Ainda, foi relatado que o envio de amostras às refinarias pode sofrer atrasos nos dias de feriados ou de finais de semana, agravando mais o problema.

7. A Petrobras sugeriu, então, que o importador garanta, por meio de Certificado da Qualidade na Origem – CQO –¹, completo perante os itens de especificação da ANP vigente e chancelado por inspetora independente, a qualidade do produto nos tanques de bordo da embarcação atracada no terminal de carregamento em porto situado no estrangeiro.

8. Quando da atracação da embarcação no porto de nacionalização, o importador, conforme determina a Portaria vigente, contrataria uma firma inspetora, credenciada na ANP para: amostragem dos tanques do navio, análise do produto, guarda das amostras-testemunha por três meses e emissão/guarda do certificado da qualidade. Neste momento, uma amostra composta ponderal dos tanques do navio seria analisada para emissão do Certificado da Qualidade no Destino – CQD –², contendo apenas alguns itens da especificação vigente, estabelecidos pela ANP para o produto, que sejam capazes de ser absorvidos pela infraestrutura laboratorial portuária, de forma a evitar atrasos na liberação do produto.

9. Foi sugerido pela Petrobras, ainda, que na certificação parcial poderia ser realizada a análise de consistência entre os dados da origem e do destino de modo a verificar a qualidade do produto no porto de nacionalização.

¹: As siglas CQO e CQD foram propostas pela ANP.

² Ver nota de rodapé 1.

10. Adicionalmente, foi proposto que, quando a importação se fizesse mediante a aquisição de compras *delivered at terminal*³ (aquisição *spot* de produto), ou DAT, a nacionalização se daria mediante emissão do CQD contendo todas as características estabelecidas pela especificação da ANP vigente, tendo em vista que o CQO, neste caso, não teria sido emitido sob a tutela do importador. Essa modalidade de importação ocorre de forma esporádica, principalmente quando ocorrem paradas nas refinarias.

11. Acerca do item (b), verifica-se um problema apresentado pelas firmas inspetoras em reunião realizada no dia 27 de junho de 2014. Segundo representantes deste segmento, atualmente, conforme a redação da Portaria em referência, seria possível ao importador analisar o produto importado quando este tem infraestrutura laboratorial própria. Uma vez que o regulamento obrigue a contratação das firmas inspetoras por parte do importador, o formato descrito estaria, de certo modo, prejudicando a imparcialidade desejada. Os representantes do segmento propuseram que a ANP revisasse a regra de modo a considerar que a análise do produto seja efetuada pela firma inspetora. A presença da firma inspetora no controle da qualidade dos produtos importados também consta na proposta apresentada pela Petrobras na reunião de 3 de junho de 2014 e foi considerada importante pelos distribuidores, mesmo que na origem, na reunião realizada no dia 10 de junho de 2014.

12. Diante do exposto, verificou-se que o papel da firma inspetora no controle da qualidade dos produtos importados e a emissão do certificado da qualidade no porto de destino precisavam ser reavaliados por esta SBQ.

13. Uma vez que as análises dos produtos importados têm sido conduzidas pelos importadores, a presença da firma inspetora pode não ter agregado confiabilidade ao processo na medida pensada pelo regulador quando da publicação da Portaria ANP nº 311/2001. Deste modo, foi proposto ponderar se uma possível descontinuidade da contratação obrigatória da firma inspetora traria impactos positivos ou negativos junto ao mercado.

14. Adicionalmente, independente de manter ou não a contratação obrigatória da firma inspetora no controle da qualidade, foi considerado discutir a proposta de permitir a certificação parcial no porto de nacionalização, o que levou em consideração as diversas dificuldades logísticas e laboratoriais, bem como a manutenção da qualidade dos produtos durante o transporte marítimo.

15. Assim, considerando as questões supracitadas, constatam-se as seguintes opções regulatórias a serem avaliadas e discutidas por esta SBQ:

- a) Manter o *status quo*, em que a amostragem e a emissão do certificado da qualidade devem ser obrigatoriamente efetuadas pela firma inspetora e a análise do produto pode ser conduzida pelo importador em suas instalações;
- b) Descontinuar a contratação obrigatória da firma inspetora e centralização do controle da qualidade no importador;
- c) Obrigar a contratação de firma inspetora para amostragem, análise, emissão do certificado da qualidade e acompanhamento do descarregamento do produto;

³ Traduzido para “Entregue no Terminal”, segundo os Termos Internacionais de Comércio (*Incoterms*) discriminados pela *International Chamber of Commerce* (ICC) em 2010, os quais foram formalizados pela Resolução do Conselho de Ministros da Câmara de Comércio Exterior nº 21, de 7 de abril de 2011.

- d) Permitir a emissão do CQD contendo análise parcial da qualidade dos produtos antes da nacionalização, independentemente das opções regulatórias anteriores;

16. Ressalta-se que esta Nota Técnica consiste de produto intermediário do projeto em causa e não dispensará a elaboração *a posteriori* de Nota Técnica de encaminhamento da minuta de revisão para aprovação das instâncias superiores da ANP.

3. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

17. 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).

18. 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.

19. 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.

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

21. Especificamente, em relação à contratação da firma inspetora pelo importador, a questão foi abordada no artigo 3º da supracitada Portaria, que diz:

“Art. 3º Para o controle de qualidade dos produtos de que trata o art. 1º desta portaria, os importadores deverão obedecer os seguintes procedimentos:

I – comprovar, através de certificado emitido por Inspetora, a qualidade do produto no Terminal de Carregamento, atestando que o mesmo atende às especificações da ANP;

II – contratar Firma Inspetora credenciada pela ANP nos termos da Resolução ANP nº 45, de novembro de 2010.” (Grifos nossos).

22. Esta regra se complementa com o inciso III do artigo 2º do mesmo regulamento, em que consta a seguinte definição de terminal de carregamento:

“Art. 2º Para os fins desta Portaria, ficam estabelecidas as seguintes definições:

...

III – Terminal de Carregamento: local de carregamento do produto, no país de origem;” (Grifos nossos).

23. Diante do exposto, o regulador, à época da publicação da Portaria ANP nº 311/2001, obrigou a contratação de uma “inspetora” no porto de origem do produto importado para efetuar sua certificação. Nota-se que a regra cita o termo “inspetora” e não “firma inspetora”, este último efetivamente definido conforme inciso V do artigo 2º deste regulamento. Este formato não deixa claro se esta empresa difere ou não da firma inspetora credenciada na ANP conforme a Resolução ANP nº 45, de 23 de novembro de 2010⁴ (ANP, 2010), que estabelece os requisitos necessários para o credenciamento das firmas inspetoras.

24. A informação trazida pelo principal importador de derivados de petróleo, na reunião do dia 3 de junho de 2014, de que as “inspetoras” credenciadas na ANP como firmas inspetoras não atuam em todos os portos de origem pode significar um indício de uma possível distinção entre estas empresas.

25. Ressalta-se que, havendo uma distinção, o formato atual não contemplaria definição desta empresa que emite o certificado no porto de origem, o que precisa ser discutido no processo de revisão em comento.

26. Ademais, destacam-se também as disposições a serem atendidas no porto de destino. Nesta questão consta a contratação citada no inciso II do artigo 3º da Portaria ANP nº 311/2001 (apresentado anteriormente) e o Anexo II – “Atribuições das Inspetoras na Descarga de Produto Importado”, que diz:

“1. Acompanhar todo o processo físico de descarga do produto e, nos casos previstos na legislação, adicionar o marcador definido pela ANP, conforme estabelecido pela Portaria ANP nº

⁴ A firma inspetora é definida pela Resolução ANP nº 45/2010 como 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 realização de atividades de controle da qualidade dos produtos indicados pelas Portarias ANP nº 311/2001, 312/2001 e 315/2001, e de adição de marcador aos PMC e de adição de corante ao etanol anidro combustível, conforme regulamentos da ANP”.

274/2001, ou outra que vier a substituí-la, e atestar as movimentações internas do produto.

2. Coletar amostras testemunhas dos tanques recebedores indicados para receber o produto importado e amostras dos tanques de bordo identificados para descarga,

3. Quantificar em volume a 20°C e em massa os produtos em movimentação.

4. Analisar a amostra de produto do tanque recebedor após a descarga, antes da internação, de acordo com o estabelecido no art.4º desta Portaria.

5. Emitir o Resumo da Operação, conforme modelo constante do Anexo III.

6. Manter os documentos relativos ao processo de importação e as amostras testemunhas, à disposição da ANP, por um período de 3 (três) meses para as amostras, e de 5 (cinco) anos para os documentos.

7. Informar à ANP sobre qualquer irregularidade quanto ao não cumprimento dos procedimentos descritos no art. 4º da presente Portaria.” (Grifos nossos).

27. Especificamente em relação ao Anexo II, obrigações na descarga do produto no local de destino, não há dúvidas que se trata da firma inspetora definida na Resolução ANP nº 45/2010.

28. Outro ponto a considerar é a questão da análise do produto importado. Como cabe à firma inspetora analisar o produto contido no tanque recebedor, não há regra que trate acerca da análise do produto nos tanques do navio, onde o produto é efetivamente do importador. O dispositivo obriga análise nos tanques recebedores, que comumente pertence à base de distribuição ou ao terminal do operador logístico contratado pelo distribuidor, portanto, após a transferência de propriedade e a internação.

29. Durante as avaliações de campo realizadas no âmbito desta revisão, foi informado pelos agentes econômicos que o custo regulatório das análises de amostras dos tanques de destino tendem a ser maiores do que ao das análises em amostras compostas de bordo, em virtude da “pulverização” do produto no primeiro caso. Além disso, uma vez que o produto foi descarregado e está armazenado no terminal de descarga, ao se constatar desconformidade perante às especificações da ANP, etapa em que não seria mais possível a devolução da carga, resta como opção o descarte do produto, conforme legislação ambiental aplicável ou, em casos específicos, adequar o produto misturando com produto especificado disponível no próprio terminal.

30. Considerando estes apontamentos, o mercado tem se posicionado de forma a contratar a firma inspetora para amostrar o produto, acompanhar a análise efetuada no laboratório do próprio importador e emitir o certificado da qualidade. Embora a regra estabelecida no Anexo II da Portaria ANP nº 311/2001, combinada com a Resolução ANP nº 45/2010, seja clara no sentido de que caberia à firma inspetora a análise das amostras coletadas, esta se refere ao tanque recebedor onde a viabilidade pode ser prejudicada. Contudo,

deve-se ressaltar que a utilização do laboratório do importador tende a afetar a questão da imparcialidade almejada quando do estabelecimento da obrigatoriedade de contratação da firma inspetora.

3 1. Foi possível observar em visitas a campo que os procedimentos determinados pela referida Portaria não estão adequados. Observa-se, na prática, que há agentes importadores que conduzem, de fato, todas as análises, cabendo às firmas inspetoras apenas o acompanhamento e emissão do Certificado da Qualidade. Com o objetivo de readequar a regulamentação à realidade do mercado, foi conduzida, no âmbito desta Nota Técnica, a análise dos pontos em favor e contrários à obrigatoriedade de todo o processo de certificação da qualidade ser conduzido pelas firmas inspetoras.

3 2. A própria Resolução ANP nº 45/2010 também dispõe que, no caso da importação de produtos, a firma inspetora deve emitir o certificado da qualidade atestando o atendimento do produto às especificações da ANP.

4. HISTÓRICO

3 3. Em relação ao histórico das regras pertinentes ao controle da qualidade dos produtos importados, a primeira regulamentação da ANP que tratou do assunto foi a Portaria ANP nº 171, de 27 de novembro de 1998 (ANP, 1998). Especificamente em relação à contratação da firma inspetora e a certificação nos terminais de origem e destino, este regulamento dispunha que:

“Art. 2º Para os fins desta Portaria, ficam estabelecidas as seguintes definições:

....

II – Terminal de carregamento: local de carregamento do produto.

III – Inspetora: empresa independente, especializada em inspeção de qualidade e quantidade de álcool e de petróleo e seus derivados.

IV – Terminal de descarga: local onde o produto importado será descarregado.

....

VII – Laboratório independente: laboratório, que não do importador, que atenda às exigências descritas no Anexo III.

Art. 3º Para o controle de qualidade dos produtos de que trata o art. 1º, os importadores deverão obedecer os seguintes procedimentos:

I - determinação da qualidade no terminal de carregamento, de acordo com o art. 4º, comprovada por certificado emitido por Inspetora do país de origem;

II - contratação de Inspetora, cadastrada na ANP, conforme disposto no Anexo I, para o acompanhamento de todo o processo físico de descarga do produto;

III - determinação da qualidade em cada terminal de descarga, mediante análise da amostra composta dos tanques identificados para descarga, de acordo com Anexo II, realizada em laboratório do importador ou independente;

IV - análise em amostra de produto do tanque recebedor após a descarga, de acordo com o estabelecido no art. 4º, realizada em laboratório independente; ...” (Grifos nossos).

34. Verifica-se que a regra anterior à Portaria ANP nº 311/2001 já tratava da questão da contratação de firma inspetora cadastrada na ANP para o acompanhamento de todo o processo físico de descarga do produto (inciso II do art. 3º da Portaria ANP nº 171/1998). Trata-se, portanto, de uma regra que foi continuada no atual regulamento.

35. Acerca da certificação no porto de origem, a regra anterior mostra-se clara em relação à contratação de inspetora do país de origem, independente daquela que atua no porto de descarregamento, o que não ocorre com a Portaria ANP nº 311/2001. Deste modo, este processo de revisão precisaria esclarecer melhor a questão, o que será abordado na Nota Técnica de revisão.

36. Ademais, no inciso III do art. 2º da Portaria 171/1998, combinado com o art. 4º do mesmo regulamento, fica claro que os importadores tinham de determinar a qualidade no porto de origem e comprovar, por certificado emitido por inspetora do país de origem, que os produtos atendem integralmente às especificações da ANP. A certificação compulsória no porto de carregamento se manteve com base no inciso I do art. 3º da Portaria ANP nº 311/2001.

37. Com relação à certificação no porto de destino, a Portaria ANP nº 171/1998 estabelecia (inciso III do art. 3º) que o importador era obrigado a determinar a qualidade da amostra composta de bordo, com análise em laboratório próprio ou independente, e considerando a certificação parcial, com ensaios definidos conforme Anexo II desta Portaria. Essa análise deve ter sido considerada com intuito de verificar a conformidade dos produtos antes da descarga do navio, de modo a confirmar se alguma contaminação ou degradação tenha ocorrido ao longo do percurso.

38. Adicionalmente, vale considerar que, entre as atribuições da firma inspetora previstas no Anexo VI deste regulamento, inclui-se o acompanhamento das análises efetuadas nos laboratórios do importador. Esta deve ter sido a origem da prática verificada no contexto atual, conforme informações levantadas no âmbito do projeto.

39. Por fim, no inciso IV do art. 3º da Portaria ANP nº 171/1998, combinado com o art. 4º deste regulamento, era prevista a análise do produto contido no tanque recebedor após a descarga para garantir o atendimento das especificações, o que tinha de ser realizado em laboratório independente do produtor que atendesse às condições indicadas no Anexo III (não necessariamente da firma inspetora cadastrada). Na Portaria ANP nº 311/2001 a questão do terminal de descarga foi considerada no tópico 4 do Anexo II do regulamento.

5. AGENTES ENVOLVIDOS

40. 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 2014⁵;
- Importadores de etanol combustível responsáveis por 93% das importações realizadas em 2013 e 99% em 2014⁶;
- Firmas inspetoras credenciadas pela ANP;
- Distribuidores de combustíveis líquidos.

41. O formato adotado para atingir estes agentes foi a realização de reuniões com cada segmento no Escritório Central da ANP, as quais foram realizadas nos dias: 3 de junho de 2014, com a Petrobras; 19 de agosto de 2014, com os importadores de etanol; 27 de junho de 2014, com as firmas inspetoras, e 10 de junho de 2014, com os distribuidores.

42. Adicionalmente, foram encaminhados os Ofícios Circulares nº 005/2014/SBQ e 007/2014/SBQ aos agentes supracitados, os quais solicitaram, entre outras informações, as sugestões de alteração da regra atual, os impactos constatados em campo por seus associados, a atuação das firmas inspetoras e o tempo de expedição de documentos da qualidade no porto de destino.

6. ÁREAS DE INTERFACE NA ANP

43. Foram consideradas como áreas relacionais ao processo de revisão em tela a Superintendência de Abastecimento (SAB), a Superintendência de Fiscalização do Abastecimento (SFI), a Coordenadoria de Defesa da Concorrência (CDC) e a Superintendência de Comercialização e Movimentação (SCM), as quais foram convidadas para participarem de reunião realizada no dia 15 de julho de 2014.

7. DOS OBJETIVOS DA INTERVENÇÃO REGULATÓRIA

44. Conforme apresentado anteriormente, uma vez que há algumas inconsistências na regra atual da Portaria ANP nº 311/2001, o objetivo da intervenção regulatória é tornar a redação mais clara e, uma vez que o tema está sendo abordado em um processo de revisão, levantar qual seria a melhor opção regulatória a ser adotada no novo regulamento.

45. Ademais, considerando as propostas trazidas pelo mercado, está sendo avaliada a possibilidade de ser considerado no controle da qualidade no porto de destino a emissão de

⁵ 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.

⁶ Ver nota 5.

um documento da qualidade que contenha apenas os itens críticos da especificação dos produtos.

8. DA ANÁLISE DAS OPÇÕES REGULATÓRIAS

46. As opções regulatórias de que tratam esta Nota Técnica foram apresentadas nas alíneas do parágrafo 15 do tópico 1 – Descrição do Problema – e as análises específicas serão abordadas nos tópicos 7.1, 7.2, 7.3 e 7.4. No tópico 7.5, na Tabela I, consta um sumário das vantagens e desvantagens das opções regulatórias, de forma a facilitar a escolha das opções recomendadas.

8.1. Manutenção do *status quo*:

47. A situação atual da regulamentação brasileira que trata do controle da qualidade dos produtos importados considera a contratação da firma inspetora para amostragem e emissão do certificado da qualidade. Contudo, ao que se refere à análise, têm sido constatadas duas interpretações para a regra em questão:

- a) não se proíbe que a análise laboratorial seja realizada no laboratório do importador, desde que acompanhada por representante da firma inspetora contratada;
- b) a atividade de análise é exclusiva da firma inspetora e, dessa forma, esta tem de ser realizada nas instalações deste agente.

48. A firma inspetora não foi uma criação da regulação brasileira no âmbito do controle da qualidade de produtos importados. Trata-se de uma empresa independente, que não tem participação societária com o importador ou lucro com a comercialização dos produtos importados, a ser contratada para as situações de comercialização de produtos entre diferentes países. Verificam-se casos específicos de importação em que os serviços deste agente são voluntariamente utilizados, em virtude da imparcialidade, seja no território brasileiro como em outros países.

49. A Agência considerou esta imparcialidade quando da publicação das Portarias ANP nº 171/1998 e 311/2001. Destaca-se, ainda, que, para os importadores, este também é um item importante, especialmente no caso de uma possível contaminação durante o transporte, em que a responsabilidade recairia sobre o armador do navio.

50. Contudo, a exigência da firma inspetora confere um custo adicional ao controle da qualidade, visto exigir a contratação obrigatória de um serviço de terceiro.

51. Quando a regulação impõe uma obrigação é preciso que o órgão regulador observe o atendimento dos objetivos a que se propõe. Especificamente neste caso, conforme verificado no período de vigência da Portaria ANP nº 311/2001, a regra mostrou-se incompleta por obrigar a contratação da firma inspetora, imputando um custo ao mercado, e dando margem à análise do produto em outros laboratórios sob a responsabilidade do importador, mesmo que mediante o acompanhamento da firma inspetora, prejudicando a imparcialidade.

52. Adicionalmente, o segmento das firmas inspetoras trouxe as dificuldades de garantir a confiabilidade no processo de certificação com análises realizadas fora de suas

instalações. A IFIA (*International Federation of Inspection Agencies*), em seu Boletim Técnico nº 06-01, de 15 de maio de 2006 (IFIA, 2006), destaca, entre outros pontos, que as firmas inspetoras não podem garantir os resultados das análises para as quais não foi possível:

- i. acompanhar a coleta de amostras;
- ii. testar todas as amostras num mesmo local (situação corriqueira no mercado brasileiro);
- iii. atestar a calibração dos equipamentos usados;
- iv. acompanhar todas as análises, certificando-se de que todas as melhores práticas foram observadas pelo laboratório e técnico do terceiro.

53. Diante do exposto, esta ANP entendeu ser necessário atualizar o regulamento, onde foram considerados, neste processo de revisão, dois cenários distintos.

54. No primeiro, uma vez que muitas análises têm sido conduzidas nos laboratórios do maior importador de derivados de petróleo do país, considerou-se a possibilidade de descontinuar a contratação da firma inspetora, centralizando o controle da qualidade no importador.

55. O segundo cenário considera a manutenção da firma inspetora no controle da qualidade da importação de produtos, porém considerando a análise exclusiva nos laboratórios das firmas inspetoras, de forma a atender a imparcialidade.

56. Os dois cenários serão melhor apresentados nos tópicos 7.2 e 7.3.

8.2. Descontinuidade da contratação obrigatória da firma inspetora e centralização do controle da qualidade no importador:

57. Conforme mencionado no tópico 7.1, o primeiro cenário regulatório concentra as atividades referentes ao controle da qualidade no importador, desobrigando a contratação de firmas inspetoras nos casos de importação.

58. O artigo 10 da Resolução ANP nº 45/2010 elenca os requisitos técnicos que devem ser comprovados pela firma inspetora para ser credenciada pela ANP, tais como: sistema de gestão da qualidade, capacitação técnica do laboratório, comprovação de registro em conselho de classe, procedimentos operacionais, técnicos e de controle metrológico dos equipamentos e ensaios e infraestrutura de manutenção dos laboratórios.

59. A Portaria ANP nº 311/2001 prevê que, para o controle da qualidade dos produtos importados, os importadores devem comprovar, por meio de certificado da qualidade emitido por inspetora, a qualidade do produto no terminal de carregamento (porto de origem), atestando que o produto atende às especificações da ANP (inciso I do art. 3º).

60. O Anexo II da supracitada Portaria elenca as atribuições das firmas inspetoras, entre as quais se destaca a análise de amostra do produto do tanque recebedor após a descarga, antes da internação, para os fins do artigo 4º da norma, que dispõe que o produto internado deve atender integralmente às especificações da ANP.

61. Diante do arcabouço normativo acima, conclui-se que a firma inspetora deveria ser a empresa responsável pela realização das análises que comprovam o atendimento do

produto à especificação, sendo previamente avaliada pela ANP quanto à sua capacidade técnica para a realização dessa atividade.

6 2. Nesse sentido, parece claro que as normas apresentadas no tópico 2 não são respeitadas quando essas análises são realizadas pelo próprio importador, ainda que com o acompanhamento de representante das firmas inspetoras. Isso porque a norma não previu a alternativa de o próprio agente importador realizar as análises, ainda que seja esse agente o responsável pela qualidade do produto importado. As análises em si devem, pela regra vigente, ser realizadas pelas firmas inspetoras.

6 3. Todavia, deve-se considerar que, nas visitas de campo, foram verificados casos em que a nacionalização do produto ocorre quando este ainda se encontra no navio, visto alguns tanques de descarregamento estarem dispersos no complexo portuário. Além disso, em alinhamento ao tópico 2, há situações em que a propriedade do produto nos tanques do terminal já não é mais do importador, podendo prejudicar o distribuidor quando de um recebimento com não conformidade. Tem-se, portanto, que a regra, tal qual foi estabelecida, não seria tão adequada à logística operacional.

6 4. As considerações levantadas deste formato constam elencadas abaixo:

a) Infraestrutura laboratorial existente: considerando a realidade atual, em que as análises para internação do produto são realizadas nos laboratórios dos importadores, constata-se que o objetivo de se manter um terceiro agente imparcial para atestar a qualidade do produto importado tem sido atendido parcialmente. Verificou-se, nas avaliações de campo, que os laboratórios das firmas inspetoras não são aptos para a realização de todas as análises dos produtos nos pontos de internação;

b) Inércia perante o aumento da demanda: sob esse ponto, chama a atenção o fato de que nos últimos dois anos o Brasil registrou volumes elevados de importação de combustíveis, o que, por si só, poderia refletir em um estímulo ao desenvolvimento de infraestrutura por parte das firmas inspetoras, o que, infelizmente, não se verificou;

c) Dúvidas no atendimento da nova regra: considerando que os serviços prestados pelas firmas inspetoras são contratados diretamente pelo importador, ou seja, sem qualquer interferência da ANP, não haveria condições de a Agência “apostar” na mudança de postura destas no que tange a ampliação de sua infraestrutura laboratorial, mesmo se considerarmos os portos de maior internação de produtos, que são São Sebastião/SP, Suape/PE e São Luís/MA. Como indicado anteriormente, nos portos relacionados acima, as firmas inspetoras não realizam todas as análises exigidas para internação dos principais combustíveis importados abarcados pela Portaria ANP nº 311/2001;

d) Logística dos laboratórios: as firmas inspetoras, por muitas vezes, utilizam infraestrutura laboratorial própria situada em lugares distantes para a certificação completa, a exemplo da cidade de Santos no estado de São Paulo. Alternativamente, estes agentes acompanham a realização das análises em laboratórios do importador situado no terminal e até mesmo em refinarias, que, por sua vez, podem não priorizar as análises das amostras do produto a ser importado;

e) Controle no transporte dos produtos importados: outro aspecto importante diz respeito ao relato feito pelo principal importador sobre o controle da qualidade realizado na origem e no trânsito do produto até o destino, segundo o qual seriam suficientes para garantir a qualidade do produto importado. O rigor relatado com relação à qualidade, que contempla desde a limpeza dos tanques até o descarregamento do produto com base no *Tank Cleaning Guide*, foi indicado como uma medida comum no transporte marítimo internacional em virtude

da responsabilidade do fornecedor e do armador em caso de não conformidade⁷. Amostras testemunhas seriam coletadas ao longo de todo o percurso do produto importado, desde a origem no porto estrangeiro até o ponto de internação, o que, em uma situação de não conformidade, permite que seja detectado o ponto exato em que ocorreu o problema. Excetuam-se, apenas, os casos de importação sob a modalidade DAT;

f) Redução das despesas do importador e simplificação regulatória: a contratação da firma inspetora para exercer atividades relativas ao controle da qualidade na importação introduz um custo adicional ao importador, que é obrigado a contratá-la. Além disso, a descontinuidade da contratação da firma inspetora pode representar um modo de simplificação regulatória, extinguindo um agente intermediário e possibilitando maior eficiência da operação de nacionalização de produtos;

g) Diferenciação em relação ao produtor: considerando o custo referente à contratação da firma inspetora pelo importador, conforme identificado na alínea (f) deste parágrafo, tem-se uma diferenciação do importador em relação ao produtor nacional, ao qual é permitida a autocertificação;

h) Situação internacional: o levantamento da experiência internacional mostrou que no caso japonês, conforme relatado pelo contato efetuado, as regras consideradas⁸ estabelecem que a responsabilidade pela verificação da qualidade do produto importado é do importador, sem a necessidade de uma terceira parte participar da operação. No caso europeu, a presença da firma inspetora no controle da qualidade dos produtos importados é voluntária.

65. Em complemento às questões anteriores, é importante comentar que as companhias distribuidoras, conforme relato feito por ocasião da reunião ocorrida no dia 10/06/2014, informaram que, quando o produto é entregue às bases, a sua origem é desconhecida para esses agentes, ou seja, a partir dessa etapa da cadeia de abastecimento pouco importa se o produto é nacional ou importado;

66. Foi afirmado, ainda, que os certificados da qualidade que acompanham os produtos entregues às distribuidoras estão, em sua maioria, em nome do principal importador. Como nas avaliações de campo foi constatado que o Certificado da Qualidade é emitido e guardado pelas firmas inspetoras, pode-se entender que este documento não tem sido repassado aos distribuidores em virtude da necessidade logística de descarregamento rápido do produto para não comprometer o suprimento local. Os resultados do laboratório do importador podem estar sendo encaminhados antes de o CQD ser emitido. Esse ponto também poderia ser melhor controlado pela ANP.

67. Por ocasião da reunião realizada com as próprias firmas inspetoras, em 27/06/2014, o representante de uma destas empresas confirmou que, atualmente, ocorre a autocertificação da qualidade do produto importado, já que a certificação é feita pelo próprio importador.

⁷ Conforme apresentado pela Petrobras, a certificação na origem é sempre realizada nos tanques de terra por firmas inspetoras estrangeiras contratadas pelos importadores e pelo fornecedor estrangeiro, o que assegura ao comprador que o produto adquirido é exatamente idêntico àquele solicitado. Uma segunda análise é realizada por firma inspetora contratada integralmente pelo importador nos tanques do navio, garantindo que não houve contaminação no ponto mais crítico da operação de carregamento, que é o duto de transferência do produto (emissão do CQO).

⁸ *Japanese Agency for Natural Resources and Energy e Japanese National Petroleum Association.*

68. Muito embora as firmas inspetoras tenham manifestado interesse em realizar as análises dos produtos, todas reconhecem que necessitariam de incentivo para a ampliação da capacidade laboratorial em todos os pontos de internação.

8.3. Contratação obrigatória da firma inspetora para amostragem, análise, emissão do certificado da qualidade e acompanhamento do descarregamento do produto:

69. Este tópico tem por objetivo discutir as considerações relacionadas à obrigatoriedade de a amostragem, a análise e a certificação, dos produtos importados, serem conduzidas pelas firmas inspetoras.

70. Relacionam-se abaixo os pontos julgados vantajosos:

a) Isenção no processo de análises e emissão do certificado da qualidade, conferindo maior credibilidade: a firma inspetora, conforme definido na Resolução ANP nº 45, de 23 de novembro de 2010, em seu artigo 2º, inciso I, é uma pessoa jurídica credenciada pela ANP, nos termos desta Resolução, “...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. Conforme a referida definição, contida em regulamento da ANP, um agente econômico que não seja diretamente ligado ao processo de importação dos produtos, ou seja, não tem relação comercial direta com a comercialização destes, apresentaria maior isenção com relação ao processo de certificação. Em resumo, seriam reduzidas as questões de conflito de interesse.

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, maior facilidade na capacitação de laboratórios mediante demanda, manutenção de profissionais capacitados quanto às análises físico-químicas ou, mesmo, acompanhamento das atuais tendências da normalização internacional. Acerca dos agentes importadores, contudo, por não ser este o negócio principal do mesmo, dependendo do agente econômico, as atividades laboratoriais seriam marginais.

c) Estrutura laboratorial permanente, independente do agente importador: na atual conjuntura, tem-se, praticamente, um único importador de derivados de petróleo. Porém, deve-se considerar que o mercado brasileiro, devido à grandeza territorial, 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, inclusive, verifica-se que, mesmo atualmente, vários *players* atuam na importação deste produto. Assim, poderão ocorrer situações em que nem todos os agentes importadores possuam estrutura laboratorial disponível para o pronto atendimento da Resolução. Mantendo-se uma estrutura de análises e certificação independente seria possível atender maiores possibilidades de situações mercadológicas, com poucos ou vários importadores.

d) Maior agilidade na análise e emissão de certificação da qualidade: conforme externado pelas firmas inspetoras (em reunião de 27 de junho de 2014, no Escritório Central, desta ANP, no Rio de Janeiro) foram atestadas, por todas as empresas presentes, a disposição e a disponibilidade em montar ou complementar suas estruturas laboratoriais analíticas, mediante prazo concedido, para proceder com as análises completas, previstas nas Resoluções ANP, e certificação dos produtos importados. Com tal medida, seria minimizado o tempo de internação

dos produtos. Contudo, deve-se destacar que algumas análises são muito custosas, como o número de cetano, o MON e o RON, o que pode não ter sido atentado por estes agentes. Em algumas avaliações de campo, alguns laboratórios informaram haver dificuldade significativa na adequação destas características;

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: essa obrigação permitiria manter, nos portos de destino, uma infraestrutura laboratorial independente que, em uma conjuntura de mercado diferente, talvez, aumente o interesse de importadores menores, que não possuem capacidade de montar uma estrutura laboratorial;

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

71. Não obstante os pontos levantados, deve-se considerar outros fatores que podem influenciar na decisão de determinar e de se manter uma estrutura de firma inspetora dedicada à importação de derivados de petróleo.

a) Tempo de transição para atendimento das firmas inspetoras: as firmas inspetoras não teriam hoje total estrutura para atender à análise completa de produtos, considerando, principalmente, os principais pontos de internação do país. Seria necessário que esta ANP concedesse um período de adaptação para que as firmas inspetoras possam incrementar sua estrutura laboratorial e, possivelmente, de pessoal. O tempo de adaptação seria menor, caso a certificação parcial no porto de destino fosse aceita, estimando-se um período de 6 a 12 meses, a depender da firma inspetora e do ponto de internação.

b) Risco afeito ao negócio das firmas inspetoras: como citado no item (c) do parágrafo 70 deste documento, a conjuntura econômica do país pode provocar variações nos volumes de importação e exportação de derivados. Se atualmente a demanda de produto importado é grande, a possibilidade de, no futuro, esta ser pequena existe, principalmente, considerando a entrada em operação dos projetos de refino previstos para 2020, combinando com uma eventual desaceleração da atividade econômica. Embora isso seja um fator que as firmas inspetoras devam considerar em suas decisões de negócios, é forçoso ressaltar que esse risco existe e que deve ser levado em consideração quando da elaboração da nova Resolução. Em momentos de incerteza, as empresas tendem a ficar mais refratárias a riscos e, por isso, as decisões de investimento podem sofrer atrasos, adiamentos e até mesmo, em casos extremos, cancelamentos. Embora a ANP não tenha como obrigar as firmas inspetoras realizarem o investimento, cabe à ANP garantir o abastecimento nacional de combustíveis, de modo que a decisão da Agência precisa ser sólida e segura em relação a esse ponto.

c) Utilização não obrigatória dos serviços das firmas inspetoras: conforme alguns levantamentos previamente realizados no que tange a prática internacional, há casos de

importação de produto em que as firmas inspetoras são desejáveis, embora não sejam obrigatórias. Cita-se o caso dos EUA, em que é facultada a presença da firma inspetora na certificação dos produtos importados, como pode ser consultado na *Environment Protection Agency (EPA) – 40CFR80 Regulation of Fuels and Fuels Additives* (US GPO, 2014).

d) Índices de não conformidade dos combustíveis: mesmo com a atuação limitada das firmas inspetoras, não são observados aumentos nos índices de não conformidade dos combustíveis no país. Ao contrário, num cenário em que se observa o aumento das importações, o patamar de não conformidades atinge seu mínimo histórico, desde 2002 (1,8% em 2013).

8.4. Permitir a emissão do Certificado de Qualidade Parcial no porto de destino, independentemente das opções regulatórias anteriores:

72. De acordo com os artigos 4º e 5º desta portaria, o controle da qualidade implica em atendimento integral às especificações da ANP e a sua garantia é responsabilidade exclusiva do importador:

“Art. 4º. Os produtos importados, relacionados no art. 1º, para serem internados no país deverão atender integralmente às especificações da ANP.”

Art. 5º. É de responsabilidade exclusiva do importador a garantia de qualidade dos produtos de que trata esta Portaria, assim como pelo atendimento das normas de segurança e meio ambiente, do transporte até a internação dos mesmos.”

73. Com o aumento contínuo do volume de combustíveis importados pelo país, os importadores de combustíveis alegam estar despendendo tempo excessivo para a análise integral das amostras destes combustíveis, o que implica em atraso para a liberação e descarregamento dos combustíveis. Os importadores afirmam também que, devido a esse aumento, seus laboratórios e os das firmas inspetoras não teriam condições de absorver, num tempo mínimo necessário, o “elevado” número de amostras para análise completa.

74. Nas avaliações de campo realizadas, a infraestrutura laboratorial dos três principais complexos portuários de recebimento de combustíveis importados foi avaliada.

75. Como verificado em campo, tanto os laboratórios da Transpetro, como os laboratórios das firmas inspetoras, não apresentam condições de analisar todos os itens de especificação dos combustíveis importados. Dessa forma, a certificação completa exige a utilização dos laboratórios das refinarias mais próximas, proporcionando atrasos na emissão do CQD. Em campo, verificou-se que atrasos maiores na descarga de produtos importados são evitados com a utilização da infraestrutura laboratorial local, o que consideraria a análise de apenas alguns itens da especificação.

76. Nas Tabelas I, II, III e IV as especificações da gasolina, do óleo diesel, do querosene de aviação e do etanol combustível foram confrontadas com a capacidade analítica dos laboratórios das firmas inspetoras localizadas nos portos visitados.

Tabela I – Infraestrutura analítica das firmas inspetoras para a gasolina

CARACTERÍSTICA	SÃO LUÍS / MA	IPOJUCA / PE	SANTOS / SP
Aspecto / Aparência	ASTM D4176	NBR 14954 ASTM D4176	ASTM D4176
Cor	Visual	Visual	Visual
Massa específica	ASTM D1298	ASTM D1298 ASTM D4052	ASTM D1298 ASTM D4052
Destilação	ASTM D86	ASTM D86	ASTM D86
Teor de enxofre	ASTM D5453	ASTM D5453 ASTM D7039	ASTM D5453
Corrosividade ao cobre	-	ASTM D130	ASTM D130
Teor alcoólico ^{II}	NBR 13992	NBR 13992	-
PVR	ASTM D5191	ASTM D5191	ASTM D4953
Goma atual lavada	-	ASTM D381	ASTM D381
MON	-	-	-
IAD	-	-	-
Período de indução	-	-	-
Teor de benzeno	-	-	-
Teor de silício	-	-	-
FIA	-	-	-
Teor de metanol ^I	-	-	-
Teor de chumbo ^I	-	-	-
Teor de fósforo ^I	-	-	-

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	SÃO LUÍS / MA	IPOJUCA / PE	SANTOS / SP
Aspecto / Aparência	ASTM D4176	NBR 14954 ASTM D4176	ASTM D4176
Cor	Visual	Visual	Visual
Cor ASTM	ASTM D1500	ASTM D1500	ASTM D1500

CARACTERÍSTICA	SÃO LUÍS / MA	IPOJUCA / PE	SANTOS / SP
Massa específica	ASTM D1298	ASTM D1298 ASTM D4052	ASTM D1298 ASTM D4052
Destilação	ASTM D86	ASTM D86	ASTM D86
Viscosidade cinemática	ASTM D445	ASTM D445	ASTM D445
Ponto de fulgor	ASTM D56 ASTM D93	ASTM D56 ASTM D93	ASTM D56 ASTM D93
Teor de enxofre	ASTM D5453	ASTM D5453 ASTM D7039	ASTM D4294 ^{II} ASTM D5453
Condutividade elétrica	ASTM D2624	ASTM D2624	ASTM D2624
Teor de água	ASTM D6304	ASTM D6304	ASTM D6304
Água e sedimentos	-	ASTM D2709	ASTM D2709
Corrosividade ao cobre	-	ASTM D130	ASTM D130
Resíduo de carbono	-	ASTM D524	ASTM D524
Cinzas	-	ASTM D482	ASTM D482
Índice de cetano	-	ASTM D4737	-
Teor de biodiesel ^{IV}	NBR 15568	-	
Índice de acidez ^I	-	-	ASTM D974
Contaminação total ^I	-	-	ASTM D12662
Número de cetano	-	-	-
CFPP	-	-	-
HPA ^I	-	-	-
Estabilidade à oxidação ^I	-	-	-
Lubricidade ^{III}	-	-	-

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 querosene de aviação

CARACTERÍSTICA	SÃO LUÍS / MA	IPOJUCA / PE	SANTOS / SP
Aspecto / Aparência	Visual ASTM D4176	Visual ASTM D4176	ASTM D4176
Cor	Visual	Visual	Visual

CARACTERÍSTICA	SÃO LUÍS / MA	IPOJUCA / PE	SANTOS / SP
Massa específica	ASTM D1298	ASTM D1298 ASTM D4052	ASTM D1298 ASTM D4052
Destilação	ASTM D86	ASTM D86	ASTM D86
Ponto de fulgor	ASTM D56	ASTM D56	ASTM D56
Teor de enxofre	-	ASTM D5453	ASTM D5453
Condutividade elétrica	ASTM D2624	ASTM D2624	ASTM D2624
Corrosividade ao cobre	-	ASTM D130	ASTM D130
Goma atual	-	ASTM D381	ASTM D381
Cor Saybolt	-	ASTM D156	-
Partículas contaminantes	-	ASTM D5452	-
Ponto de congelamento	-	ASTM D2386	-
Viscosidade cinemática *	-	-	-
Acidez total	-	-	-
Aromáticos	-	-	-
Enxofre mercaptídico	-	-	-
Ensaio <i>Doctor</i>	-	-	-
Poder calorífico inferior	-	-	-
Ponto de fuligem	-	-	-
Naftalenos	-	-	-
Estabilidade térmica	-	-	-
Índice separação água	-	-	-
Lubricidade	-	-	-

* Viscosidade cinemática a -20°C

Tabela IV – Infraestrutura analítica das firmas inspetoras para o etanol combustível

CARACTERÍSTICA	SÃO LUÍS / MA	IPOJUCA / PE	SANTOS / SP
Aspecto / Aparência	Visual	Visual	Visual
Cor	Visual	Visual	Visual
Massa específica	NBR 5992	NBR 5992 ASTM D4052	NBR 5992 NBR 15639

CARACTERÍSTICA	SÃO LUÍS / MA	IPOJUCA / PE	SANTOS / SP
Teor alcoólico	NBR 5992	NBR 5992	NBR 5992
Condutividade elétrica	NBR 10547	NBR 10547	NBR 10547
Acidez total	NBR 9866	NBR 9866	NBR 9866
pH	NBR 10891	NBR 10891	NBR 10891
Goma lavada	-	ASTM D381	ASTM D381
Teor de água	ASTM D1094	ASTM E203	-
Teor de hidrocarbonetos	NBR 13993	NBR 13993	NBR 13993
Resíduo por evaporação	-	-	NBR 8644
Teor de etanol	-	-	ASTM D5501
Teor de sulfato	-	-	ASTM D7319
Teor de cloreto	-	-	ASTM D7319
Teor de sódio	-	-	NBR 10422
Teor de ferro	-	-	NBR 11331
Teor de cobre	-	-	NBR 11331

77. Como os laboratórios das firmas inspetoras podem apresentar, em alguns casos, menor capacidade laboratorial que os laboratórios da Transpetro nessas localidades, o formato adotado considerou somente os primeiros na comparação, visando abordar o caso mais crítico.

78. Segue, na sequência, uma lista com as características cuja determinação não poderia ser realizada em todos os três complexos portuários visitados nos laboratórios das firmas inspetoras para a gasolina automotiva, o óleo diesel e o etanol combustível:

- a) Índice antidetonante – IAD (MON e RON): gasolina A;
- b) Período de indução: gasolina A;
- c) Teor de benzeno: gasolina A;
- d) Teor de hidrocarbonetos aromáticos, olefínicos e saturados: gasolina A;
- e) Número de cetano: óleo diesel A;
- f) Ponto de entupimento de filtro a frio: óleo diesel A;
- g) Contaminação total: óleo diesel A S10;
- h) HPA: óleo diesel A S10;
- i) Estabilidade à oxidação: óleo diesel A S10;
- j) Resíduo por evaporação: etanol combustível;
- k) Teor de etanol: etanol combustível;

l) Teor de metanol:

m) Teores de íons (sulfato, cloreto, sódio, ferro e cobre): etanol combustível.

79. Foram desconsideradas na listagem acima as características da especificação previstas como “anotar” (p.ex.: teor de silício ou índice de neutralização), como item de monitoramento (p.ex.: lubrificidade) e como contaminantes (p.ex.: teor de metanol ou fósforo). O índice de cetano do óleo diesel A S500 não foi considerado na listagem anterior por ser um item de especificação de fácil implementação por parte dos laboratórios localizados nos portos.

80. Considerando a necessidade de conhecer 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 permitem verificar, em uma avaliação preliminar, que a qualidade dos produtos determinada no porto de origem difere pouco da verificada no porto de destino.

81. Com base nas respostas, verificam-se na Tabela V alguns pontos referentes à qualidade da gasolina automotiva (50 mg/kg de teor de enxofre) e óleo diesel.

Tabela V – Avaliação dos dados da qualidade entre origem e destino

Produto	Característica	Valor máximo/mínimo verificado ⁹	Variação entre origem e destino ¹⁰
Gasolina automotiva	Destilação	PFE 199°C (folga de 7,4% do limite máximo especificado).	Nenhum considerando valores com folga de 10% do limite especificado (193°C no caso de PFE).
	Enxofre	48 mg/kg (folga de 9,5% de 53 mg/kg para a gasolina A ¹¹).	Nenhum acima de 40 mg/kg (24% de 53 mg/kg para a gasolina A ¹¹).
	Goma	2 mg/100mL (folga de 60% do limite máximo especificado).	Valor máximo muito abaixo do limite especificado.
	FIA	15,9 % v/v (folga de 54,6% do limite máximo especificado – Aromáticos).	Valor máximo muito abaixo do limite especificado.
	Período de indução	Ensaio interrompido no limite da especificação. Desconhecimento do valor real.	Relatos em reuniões indicam valores altos.
	PVR	61,7 kPa (folga de 2% do limite máximo especificado).	2 casos entre 59 e 62 kPa de 31 reportados (folga de 5% do limite máximo especificado).
	MON e IAD	Ocorrências muito próximas do limite de especificação (inferiores a 1%).	Todos os valores com folga inferior a 4% do limite especificado.

⁹ Dependendo da característica analisada, levando em consideração que algumas possuem limite mínimo e outras limite máximo. Para características que exigem o enquadramento em uma determinada faixa, foi avaliado o limite mais próximo aos resultados obtidos.

¹⁰ Casos com variação origem/destino superior a 1% em uma faixa próxima do limite especificado.

¹¹ Considerando gasolina C com 50 mg/kg (limite máximo especificado), composta com 25% v/v de etanol anidro combustível com 40 mg/kg de teor de enxofre (situação crítica).

	Benzeno	Limite muito reduzido; valores próximos do limite: 0,8 a 1% v/v.	9 casos entre 0,6 e 1% v/v de 31 reportados (40% do limite especificado).
Óleo diesel	Condutividade elétrica	45 pS/m (folga de 68% do limite especificado).	Valor mínimo muito acima do limite especificado.
	Resíduo de carbono	0,15 % m/m (folga de 40% do limite especificado).	Valor máximo muito abaixo do limite especificado.
	HPA	6,3 % m/m (folga de 43% do limite especificado).	Valor máximo muito abaixo do limite especificado.
	Estabilidade à oxidação	1,5 mg/100 mL (folga de 40% do limite especificado).	Valor máximo muito abaixo do limite especificado.
	Ponto de fulgor	42 °C (folga de 10,5% do limite especificado).	Valor mínimo razoavelmente acima do limite especificado (folga de 10,5%).
	Contaminação total	20,4 mg/kg (folga de 15% do limite especificado).	Valor máximo razoavelmente abaixo do limite especificado (folga de 15%).
	CFPP	-4 °C (O menor limite da especificação é 0 °C).	Valor máximo razoavelmente abaixo do limite especificado. Como o valor especificado considerado é nulo, não se determinou, neste caso, folga percentual.
	Teor de água	159 mg/kg (folga de 20% do limite especificado).	Valor máximo razoavelmente abaixo do limite especificado (folga de 20%). Contudo, trata-se de um item crítico em relação à contaminação no transporte aquaviário e com limite bem reduzido.
	Cinzas	Ocorrências no limite de especificação.	3 casos de 119 reportados no limite especificado.
	Viscosidade	2,029 cSt (folga de 1,2% do limite mínimo especificado, tomando por base a faixa entre 2 cSt e 4,5 cSt).	1 caso entre 2 e 2,1 cSt de 119 reportados.
	Massa específica	816,8 kg/m ³ (folga de 5,1% do limite mínimo especificado, tomando por base a faixa entre 815 kg/m ³ e 850 kg/m ³).	5 casos entre 815 e 831 ou 846 e 850 de 119 reportados.
	Destilação	245,4 °C (folga de 0,8% do limite mínimo especificado do T50%).	5 casos de 119 reportados com folga de 2% do limite especificado.
	Água e sedimentos	Ocorrências no limite de especificação.	Crítico em relação à contaminação no transporte aquaviário.
Teor de enxofre	Ocorrências muito próximas do limite de especificação.	Característica importante para os veículos que atendem a fase P-7 do Proconve. Limite muito reduzido.	

	Número de cetano	Ocorrências no limite de especificação.	38 casos entre 48 e 50 de 119 reportados (folga de 4% do limite especificado). No caso do óleo diesel S500, pode ser utilizada a metodologia de Índice de Cetano Calculado, de determinação mais simplificada.
--	------------------	---	---

82. 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. Essa situação foi confirmada nas avaliações de campo realizadas.

83. 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 ou no navio contendo o produto importado) e, em seguida, independente do caminho percorrido, a próxima exigência é a emissão do Boletim de Conformidade pelo distribuidor de combustíveis líquidos.

84. 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.

85. Diante desta situação, uma possibilidade que foi apresentada pelos importadores foi a de se reduzir a quantidade de parâmetros a serem analisados com amostras compostas de bordo. De acordo com esta proposta, apenas uma quantidade limitada de ensaios, que corresponderiam às principais características que poderiam ser alteradas durante o transporte marítimo, seriam monitoradas, porém para as compras “delivered at terminal”, sem análises realizadas em terra durante o carregamento, seria necessária a análise completa, conforme a especificação ANP.

86. Este argumento pressupõe que o monitoramento de poucas características das amostras de combustível seria suficiente para se garantir a qualidade dos mesmos, já que estes ensaios seriam suficientemente representativos, desde que o CQO estivesse de acordo com as especificações. Para cada combustível, seriam definidos os parâmetros a serem analisados. Nessa Certificação Parcial (CP), poderia ser realizada a análise de consistência entre os dados da origem e do destino, dos resultados decorrentes da CP de modo a verificar a qualidade do produto na chegada. A reprodutibilidade do método seria utilizada como critério de aceitação para verificação da aderência entre os ensaios.

87. A principal vantagem de se usar este procedimento seria o ganho de tempo, tanto por aquele que não seria gasto com os ensaios eliminados, quanto pela 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 da Petrobras.

88. Deve-se considerar que a análise parcial das amostras de combustível não garante com absoluta certeza a qualidade destes produtos importados, já que existe a hipótese de que possíveis contaminações ou deterioração do combustível possam ser mascarados na

ausência da análise completa, por isto, mesmo que se opte pela eliminação de alguns ensaios nas amostras coletadas a bordo, a análise do combustível no tanque receptor deve seguir estritamente as especificações completas da ANP.

89. Ademais, conforme relato do importador conclui-se, ainda, que o tempo elevado para a emissão do certificado da qualidade decorre em grande parte da necessidade de deslocamento da amostra até a instalação do importador ou da firma inspetora que disponha de estrutura laboratorial para a certificação do produto. Portanto, independentemente de a responsabilidade da certificação ser da firma inspetora ou do importador, o fato é que a certificação completa requer o deslocamento de amostras até o laboratório da refinaria mais próxima.

90. Por fim, avaliando a regulamentação pertinente ao controle da qualidade dos combustíveis importados, verifica-se que a questão da CP não é uma ideia nova. A Portaria ANP nº 171/1998, que foi substituída pela Portaria ANP nº 311/2001, dispunha, em seu Anexo II, os ensaios a serem efetuados para a comprovação da qualidade do produto pelo importador (em laboratório próprio ou independente), os quais representavam apenas uma parcela das especificações dos combustíveis.

8.5. Comparativo das opções regulatórias

91. Neste tópico um consolidado das opções regulatórias é apresentado.

Tabela VI – Manter ou não a contratação da firma inspetora

Opção regulatória	Grupos afetados	Vantagens	Desvantagens
Obrigatoriedade da certificação do produto por firma inspetora	ANP / Clientes dos importadores que compram o produto	Isenção no processo de análises e emissão do certificado da qualidade, conferindo maior credibilidade. Facilidade de controle pela ANP.	Maior custo laboratorial, agregado ao produto. Tempo de transição por parte das firmas inspetoras, dependendo das análises obrigatórias neste agente. Risco afeto ao negócio das firmas inspetoras, que pode resultar no não atendimento.
	Importador	Terceirização de serviço, possibilitando deslocar recursos para atividade fim. Aproveitamento de conhecimento técnico. Estrutura laboratorial independente no porto, facilitando outros importadores.	Inércia da firma inspetora perante o aumento da demanda. Dúvidas no atendimento da nova regra. Logística dos laboratórios das firmas inspetoras. Diferenciação em relação ao produtor.

Exigência de que a firma inspetora pelo menos acompanhe os ensaios para a certificação do produto	ANP / Clientes dos importadores que compram o produto	Evita investimentos de retorno duvidoso, onerando a cadeia, nos locais de descarga do produto. Possibilita análise completa sem necessitar de infraestrutura laboratorial local.	Em parte, fica prejudicada a isenção das análises.
	Importador	-	Dificuldade para atendimento de duas exigências: uso de seu laboratório e contratação de firma inspetora.
Retirada da obrigatoriedade da certificação por firma inspetora (a contratação desse agente econômico ocorreria apenas por opção do regulado)	ANP / Clientes dos importadores que compram o produto	Contestações à ANP decorrentes da falta de imparcialidade.	Logística dos laboratórios das refinarias. Perda de isenção nas análises. Desconhecimento se produto importado ou proveniente de produção nacional.
	Importador	Utilização de infraestrutura laboratorial existente (terminais e refinarias). Redução das despesas do importador e simplificação regulatória. Maior agilidade na emissão do CQD. Similaridade a casos internacionais.	Todas as dificuldades inerentes ao controle da qualidade ficam com o importador (não é atividade fim).

Tabela VII – Certificação parcial

Opção regulatória	Grupos afetados	Vantagens	Desvantagens
Certificação completa	ANP / Clientes dos importadores que compram o produto	Garantia de que o produto atende (ou não) integralmente às especificações da ANP no porto de destino	Demora na entrega do CQD completo e, portanto, para entrega do produto.

	Importadores	-	Aumento de tempo e custos: <ul style="list-style-type: none"> • Maior número de características analisadas; • Tempo necessário pode afetar o tempo de permanência do navio no porto (custos adicionais).
Certificação parcial	Firmas inspetoras / Importadores (dependendo da opção da tabela anterior)	Diminuição do tempo necessário para avaliação do número (supostamente crescente) de amostras de produtos importados	Nem todas as características são analisadas para emissão do CQD.

9. CONCLUSÃO

9 2. No contexto desta Nota Técnica, cabe destacar que, nas reuniões com os agentes econômicos, o mercado apresentou que a infraestrutura laboratorial e as regras de controle da qualidade da Portaria não são adequados à crescente demanda de combustíveis importados, levando a atrasos na entrega dos produtos, e que o papel da firma inspetora e do importador não estavam claros na certificação do porto de destino.

9 3. Como forma de resolver a primeira questão supracitada, a Petrobras propõe considerar no porto de destino uma Certificação Parcial (CP), em que apenas algumas características seriam analisadas. Neste caso, a análise completa do produto seria realizada no porto de origem, o que justificaria somente considerar alguns itens de especificação na nacionalização do produto. Segundo este agente econômico, a CP não seria adotada no caso dos carregamentos sob o formato *delivered at terminal* (DAT).

9 4. Sobre o segundo ponto, atualmente, o importador efetua as análises em seus laboratórios e cabe às firmas inspetoras apenas acompanhar os ensaios. Os representantes das firmas inspetoras propuseram que a ANP revisasse a regra de modo a considerar que a análise do produto seja efetuada por elas.

9 5. Diante da necessidade de definir estas duas questões, foi elaborada esta Nota Técnica que tem por escopo apresentar as vantagens e desvantagens das opções regulatórias supracitadas e sugerir para aprovação superior a proposta a ser adotada para o novo regulamento que substituirá a Portaria ANP nº 311/2001.

9 6. Em resumo, a equipe do projeto entende que, conforme indicado em conclusão que consta na Nota Técnica em referência, o melhor direcionamento a ser dado é:

- a) considerar, como regra geral, a emissão de Certificado da Qualidade no Destino (CQD), documento da qualidade emitido por firma inspetora credenciada na ANP e baseado em amostra composta de bordo coletada em produto segregado no veículo de transporte;
- b) cópia do CQD deverá ser entregue pelo importador ao distribuidor de combustíveis líquidos na comercialização do produto, onde deverá constar informações referentes à importação para que a cadeia de abastecimento conheça o produto adquirido;

- c) visto as dificuldades na infraestrutura logística dos complexos portuários, o CQD deverá ser composto por Boletins de Análise emitidos da seguinte forma:
- Boletins de Análise emitido exclusivamente pela firma inspetora contendo apenas alguns itens de especificação, a serem definidos em anexo do regulamento, que estejam alinhados com a capacidade analítica dos terminais;
 - Boletins de Análise emitido por laboratório próprio do importador firmado também por profissional de química da firma inspetora que acompanhou as análises, ou da firma inspetora, onde deverá conter registro do laboratório; fica facultado o uso dos laboratórios das firmas inspetoras neste caso.
- d) os Boletins de Análise devem ser guardados junto ao CQD pelas firmas inspetoras;
- e) o CQD deverá conter todos os itens de especificação do produto em conformidade com os limites estabelecidos pela ANP;
- f) a escolha dos itens de especificação a serem analisados exclusivamente pela firma inspetora será definido no processo de revisão;
- g) no caso específico da gasolina automotiva, do óleo diesel e do etanol combustível, será permitida a CP, nos seguintes moldes:
- exigir a emissão do Certificado da Qualidade na Origem (CQO), com todos os itens de especificação atendidos, a ser emitido por laboratório de empresa independente do importador ou do fornecedor estrangeiro;
 - permitir a emissão do Certificado da Qualidade no Destino (CQD), por firma inspetora, contendo as análises do Boletim de Conformidade de emissão obrigatória deste agente (item 'c');
 - definir os itens de especificação nesta revisão;
 - prever que o distribuidor de combustíveis líquido receberá cópia do CQD e do CQO;
 - obrigar o envio de amostra composta de bordo para laboratório do importador (ou análise na própria firma inspetora) para análises não contempladas no CQD, até 15 (ou 30) dias da nacionalização, de forma a permitir o monitoramento da qualidade pela ANP e para subsidiar discussões futuras de alteração de escopo do CQD;
 - definir, por parte da ANP, quais as análises que devem constar no Boletim de Monitoramento e o laboratório que analisará.
- h) o GLP, o óleo combustível e os combustíveis aquaviários e aeroviários ainda serão discutidos no sentido de considerar ou não a certificação parcial;
- i) nos casos indicados como *delivered at terminal*, previsto nos *Inconterms*, será considerada a regra geral.

97. Diante do exposto, seguem as conclusões referentes aos dois pontos a serem avaliados: a certificação parcial e a descontinuidade ou manutenção da contratação obrigatória da firma inspetora.

9.1. Certificação Parcial

98. Nas avaliações de campo realizadas, a infraestrutura laboratorial dos três principais complexos portuários de recebimento de combustíveis importados foi avaliada e, tanto os laboratórios da Transpetro, como os laboratórios das firmas inspetoras, não apresentam condições de analisar todos os itens de especificação dos combustíveis importados. A certificação completa exige a utilização dos laboratórios das refinarias mais próximas, proporcionando atrasos na emissão do CQD.

99. Assim, considerando:

- 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 conformidade 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.

100. A equipe do projeto entende como oportuno considerar a certificação parcial no porto de destino para os combustíveis gasolina A, óleo diesel A e etanol combustível, em moldes ainda a ser decidido antes da finalização da minuta de revisão.

101. Contudo, uma vez que esta é uma prática nova a ser adotada pela ANP, a equipe do projeto prevê manter as análises realizadas nas refinarias, para fins de monitoramento da qualidade.

102. 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. Este formato permite alinhar o controle da qualidade do produto importado com o atualmente verificado para o produtor nacional. A análise é efetuada no início da cadeia de suprimento (as instalações do produtor ou o navio contendo o produto importado) e, em seguida, independente do caminho percorrido, a próxima exigência é a emissão do Boletim de Conformidade pelo distribuidor de combustíveis líquidos.

103. O CQD deverá ser anexado ao CQO contendo análise completa do produto, os quais, em conjunto, devem certificar que o produto atende às especificações da ANP. Uma cópia destes dois documentos deve ser entregue ao distribuidor no ato de comercialização do produto. Outras amostras compostas ponderais deverão ser encaminhadas para as refinarias (ou outros laboratórios, no caso do etanol combustível), onde as análises não realizadas no complexo portuário serão conduzidas para finalização em tempo mais dilatado: sugerem-se 30 dias. O boletim de análise emitido *a posteriori* deverá ser enviado à ANP para fins de controle.

104. Durante um tempo adotando este formato, a ANP poderá, comparando os valores de origem e destino, decidir se reduzirá ou ampliará o escopo do CQD e do boletim de análise a ser posteriormente encaminhado, em revisão futura.

105. Com relação aos itens da qualidade, cabe informar que, em relação ao querosene de aviação e à gasolina de aviação, a equipe do Projeto entendeu ser melhor desconsiderar este produto da avaliação da certificação parcial. Este entendimento se deve aos seguintes fatos: o transporte do combustível não é dedicado (tanque do navio e dutos); o produto tem uma utilização crítica, visto que problemas da qualidade pequenos podem provocar acidentes aéreos de grande proporção.

106. Considerando os resultados obtidos nas Tabelas I a V, pode-se confrontar a estrutura laboratorial das firmas inspetoras e a qualidade da gasolina e do óleo diesel na origem e no destino. Por meio desta pode-se definir as características a serem consideradas na certificação parcial dos produtos, o que está sendo conduzido pela equipe do projeto.

107. Para o etanol combustível, existe a possibilidade de não considerar no CQD apenas os itens considerados nas análises quinzenais do produtor: teor de cloreto, teor de sulfato, teor de ferro, teor de sódio e teor de cobre. Destas, verifica-se que os teores de cloreto e sódio podem ser os mais críticos, devido a: 1º são íons presentes na água do mar; 2º os limites de especificação são mais reduzidos e 3º os dados da qualidade encaminhados mostram que estes seriam os valores com menor folga diante dos limites especificados.

9.2. Descontinuidade ou manutenção da obrigatoriedade de contratação da firma inspetora

108. A avaliação destas duas opções regulatórias, excludentes entre si, foi conduzida considerando que a certificação parcial foi um item avaliado como favorável, em alinhamento ao tópico 8.1.

109. Uma vez que os tópicos 7.2 e 7.3 dissertam de forma completa sobre cada uma das duas opções, estes são referência para a finalização desta conclusão.

110. Seguem os apontamentos referentes à descontinuidade da contratação da firma inspetora:

a) Infraestrutura laboratorial existente: com a formalização da certificação parcial por parte da ANP, o CQP pode contemplar as análises capazes de serem absorvidas pela infraestrutura laboratorial localizada no complexo portuário, de forma que este item passe a ser indiferente quanto à firma inspetora ou importador;

b) Inércia perante o aumento da demanda: esta inércia poderia ser resolvida com uma regra mais clara, por parte da ANP, aliada aos menores investimentos requeridos para uma certificação parcial. Ademais, como a atividade fim das firmas inspetoras é a manutenção dos laboratórios, havendo demanda de serviço, a ampliação da capacidade analítica no longo prazo deve ser mais facilmente atendida do que por parte do importador;

c) Dúvidas no atendimento da nova regra: este é um item importante a ser atentado, visto que o novo regulamento deve conter controles capazes de evitar o descumprimento das regras estabelecidas;

d) Logística dos laboratórios: verifica-se que uma certificação parcial permitiria a análise do produto somente nos laboratórios do porto. As análises para fins de monitoramento

é que seriam realizadas em outras localidades, as quais poderiam ser das firmas inspetoras ou do importador. Logo, este item perde sentido na configuração prevista para certificação parcial;

e) Controle no transporte dos produtos importados: deve-se considerar neste fato a variedade de importadores de produtos, de instalações portuárias de origem, entre outros pontos, seria um complicador ao se abrir mão de um controle da qualidade independente no porto de destino. Deve-se considerar que, neste momento, a certificação parcial já insere uma maior complexidade ao tema que precisará ser controlada pela ANP;

f) Redução das despesas do importador e simplificação regulatória: estes dois pontos são, sem dúvida, a grande vantagem da descontinuidade da contratação da firma inspetora. Contudo, deve-se considerar que, com a análise parcial da amostra composta ponderal de bordo ao invés da completa nos terminais de descarga, já se tem uma redução de custo e simplificação regulatória. Deve-se considerar, entretanto, que alguns importadores, por apresentar pequeno porte ou por não ter uma atuação costumeira, tendem a contratar serviços de terceiros, o que poderia, dependendo do caso, se equiparar ao custo da firma inspetora;

g) Diferenciação em relação ao produtor: considerando o fato de que os produtores são instalações industriais localizadas no território nacional e autorizadas pela ANP, a ação desta Agência diante de problemas na certificação da qualidade é maior;

h) Situação internacional: deve-se considerar, a princípio, que mercados como o europeu e o japonês, países com área territorial reduzida, a cadeia de abastecimento é menos complexa e um controle da qualidade mais simplificado é possível.

111. Por fim, diante do apresentado nesta Nota Técnica, considerando a adoção da certificação parcial no porto de destino, a equipe do projeto entende que a manutenção da firma inspetora é a opção regulatória mais adequada para o novo regulamento. Contudo, ressalta-se que medidas de controle são necessárias, as quais precisam ser discutidas durante a continuidade de trâmite deste documento.

10. 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 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). Portaria 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/L12490.htm#art1>.

IFIA – INTERNATIONAL FEDERATION OF INSPECTION AGENCIES (2006). Technical Bulletin 06-01: Test observation at third party laboratories. TIFIA Guidelines recommend that Member Companies carry out testing in their own laboratories.

US GPO – U.S. GOVERNMENT PRINTING OFFICE (2014). Electronic Code of Federal Regulations – e-CFR. Atualizado em 23/10/2014. Acesso em: 27/10/2014. Disponível em: <http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?tpl=/ecfrbrowse/Title40/40cfr80_main_02.tpl>.

11. 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

Victor Pessanha Gonçalves

Revisado por:

Cristiane Zulívia de Andrade Monteiro

De acordo:

Rosângela Moreira de Araujo
