



FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES

CONSULTA PÚBLICA Nº 29/2018 (de 12/11/2018 a 26/11/2018)

NOME: **Sindipecas** (Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores)

- agente econômico
 consumidor ou usuário

- representante órgão de classe ou associação
 representante de instituição governamental
 representante de órgãos de defesa do consumidor

Consulta Pública sobre a proposta de novo regulamento que estabelece as especificações dos combustíveis de referência para fins de homologação de veículos automotores novos em cumprimento às novas fases do Proconve e do Promot.

ARTIGO DA MINUTA	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA
Tabela 5 (Diesel de Referência)	Para o item “Curva de destilação – 95%) recomendamos manter a especificação europeia com min. 345 e max. 350°C (ao invés de min. 345 e max. 360 como está na Minuta)	Ambas as especificações, tanto europeia R49.6 quanto RANP 40/2008, especificam de 345 a 350. Não recomendamos alterar para algo que difere das duas especificações já existentes. Vale ressaltar também que tendo essa especificação num nível mais elevado de temperatura, poderá levar a formação de partículas maiores no combustível que levarão mais tempo para queimar na câmara de combustão e que poderá, de alguma forma, favorecer a geração de Material Particulado (MP).
Tabela 5 (Diesel de Referência)	Para o item “Ponto Final de Ebulição” recomendamos manter como limite máximo o valor de 360°C (ao invés de max. 370 como está na Minuta).	Precisamos definir qual será a regulamentação Europeia que será adotada como Referência. Se será a R49.6 ou R1151/2017 . Assim como no tópico acima, tendo essa especificação num patamar mais elevado de temperatura, poderá favorecer a geração de MP.
Tabela 5 (Diesel de Referência)	Para o item “CFPP” (Ponto de entupimento) recomendamos alterar o valor descrito para 5°C (ao invés de -5°C como está na minuta).	Este critério ficará ainda mais sensível com a adição do biodiesel e necessitamos evitar problemas de redução ou bloqueio do fluxo de combustível, principalmente durante o inverno nas regiões Sul e Sudeste do Brasil, através da melhoria desta especificação. Também manter em conformidade com a especificação europeia que ajudará a retardar o processo de cristalização dos glicérides.
Tabela 5 (Diesel de Referência)	Para o item “Hidrocarbonetos Aromáticos e Policíclicos” recomendamos manter a especificação europeia com min. 2 e max. 4% m/m (ao invés de min. 2 e max. 5 como está na Minuta). Vale dizer que a Nota Técnica também está informando o valor máximo de 4% .	Manter em conformidade com a especificação europeia R49.6. Vale ressaltar que quanto maior for esse teor, ele irá favorecer a geração de MP.
Tabela 5 (Diesel de Referência)	Não há especificação de “Contaminação Total”. Recomendamos adotar o valor de 24 mg/kg.	Dessa forma teríamos uma especificação similar a europeia e que seja livre de excessos de impureza. A presença do biodiesel (dupla ligação) e longos tempos de estocagem poderá levar a formação de contaminantes oriundos da reação causada pelo longo período de estocagem (partículas filtráveis). A ausência desse parâmetro pode causar impactos no intervalo de serviços devido a possível saturação prematura dos filtros de combustível.

<p>Tabela 5 (Diesel de Referência)</p>	<p>Adição do requisito “Estabilidade à Oxidação à 110°C (Rancimat)”, tendo como especificação mínima o valor de 20 horas, pelo método EN15751. Recomendamos também que na frente desse parâmetro seja adicionada ” (5) ” e fazer referência na nota de rodapé, colocando o seguinte comentário: “Embora a estabilidade à oxidação seja controlada, é provável que o prazo de validade seja limitado. Consulte seu fornecedor quanto às condições de armazenamento e vida útil”.</p>	<p>Com a adição do biodiesel no diesel de referência, se faz necessário garantir uma maior estabilidade oxidativa do combustível. Vale ressaltar que se trata de um combustível de certificação, que costuma ficar mais tempo estocado do que o diesel comercial e que a ausência desse parâmetro poderá favorecer a degradação desse combustível e também afetar o funcionamento de toda infraestrutura do ambiente laboratorial onde será feita a certificação dos motores. Vale dizer também que o preço de aquisição do combustível de referência costuma ser mais alto que o Comercial e inclusive com maior tempo de espera na sua compra. Por isso temos que ter uma especificação robusta que garanta uma vida útil maior, levando em consideração todo o transporte e estocagem.</p> <p>Vale ressaltar que as normas R49.6, R1151/2017e EN590, definem o combustível que é usado nos motores Euro VI (equivalente ao P8) e todos requerem este parâmetro. Se faz importante a adição desse requerimento até que tenhamos outro equivalente definido para as condições Brasileiras.</p>
<p>Tabela 5 (Diesel de Referência)</p>	<p>Quanto ao item “Teor de Biodiesel”, estamos de acordo com o percentual estabelecido, pois se iguala a referência europeia. Entretanto, gostaríamos de pedir o esclarecimento quanto alguns pontos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) A Parcela Fóssil do Diesel de Referência será produzida no Brasil ou será importado? 2) No caso de ser importado, já virá com o biodiesel ou será misturado aqui no Brasil? 3) Quem comercializará o combustível final de referência (blend)? Existe previsão de preço de venda? 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Caso a estratégia seja de importar o diesel de Referência, teremos aí mais uma razão para que a especificação do diesel de referência brasileiro esteja alinhada com a especificação Europeia R49.6. 2) O custo com a compra do diesel de referência tem um impacto significativo nos custos de desenvolvimento e certificação dos produtos. 3) No caso da importação do diesel já com biodiesel misturado, deve ser considerado o possível impacto do processo natural de degradação do combustível.
<p>Tabela 3 (Gás Combustível Veicular de Referência)</p>	<p>Para ambos os tipos G23 e G25, recomendamos a adição da especificação do teor de enxofre (Max. 10 mg/m³)</p>	<p>O Controle desse parâmetro já existe na Regulamentação Europeia (R49) e é importante para garantir que o sistema de pós tratamento não seja contaminado pelo enxofre (que pode estar presente). O sucesso da adoção do Euro VI na Europa está ligado a especificação adequada de seu combustível. Por isso temos de ter uma especificação ainda mais robusta no Brasil também.</p>
<p>Tabela 3 (Gás Combustível Veicular de Referência)</p>	<p>Na especificação Europeia existe apenas GR, G23 e G25. Por que existe uma tabela de Gás para Veículos Leves na minuta da proposta de nova especificação brasileira?</p>	<p>Ambas as normas europeias R49.6 quanto R1151/2017 não trazem essa especificação.</p>
<p>Tabela 1 (EAR)</p>	<p>Condutividade Elétrica, a 25°C</p>	<p>Alinhamento com o item 5.2 da norma ABNT NBR 10547 em vigência.</p>
<p>Tabela 1 (EAR)</p>	<p>Teor de sulfato e sódio, alterar a unidade para mg/kg</p>	<p>As unidades dos teores de sulfato e sódio mencionados na especificação não estão de acordo com o item 8.0 da norma ABNT NBR 10894:2012</p>
<p>Tabela 2 (EHR)</p>	<p>Retomar o Teor alcoólico em percentual de volume (%v/v), conforme NBR 5992/NBR 15639</p>	<p>O valor declarado do teor alcoólico em percentual de volume é utilizado no cálculo do consumo de combustível em veículos leves pelo método de balanço carbono, conforme descrito no item 6.3.1 da norma ABNT NBR 7024:2017.</p>

Tabela 2 (EHR)	Condutividade Elétrica, a 25°C	Alinhamento com o item 5.2 da norma ABNT NBR 10547 em vigência.
Tabela 2 (EHR)	Retomar o Potencial hidrogeniônico (pH) a 25°C.	Alinhamento com a especificação vigente do etanol combustível do mercado. Nota técnica não argumenta sobre a retirada deste parâmetro, que é importante para garantir a qualidade do combustível, em relação ao seu poder corrosivo.
Tabela 2 (EHR)	Teor de sulfato e sódio, alterar a unidade para mg/kg	As unidades dos teores de sulfato e sódio mencionados na especificação não estão de acordo com o item 8.0 da norma ABNT NBR 10894:2012.

Este formulário deverá ser encaminhado à ANP para o endereço eletrônico: conspub_qualidade@anp.gov.br, fax (21) 2112-8669, ou diretamente em um dos protocolos da ANP indicado no item 2.1 do Aviso da referida Consulta Pública.