



AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS

NOTA TÉCNICA Nº 7/2018/SBQ-E

PROCESSO Nº 48610.011430/2018-32

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE BIOCOMBUSTÍVEIS E QUALIDADE DE PRODUTOS - SBQ

Assunto: Consolidado de sugestões e comentários recebidos da CNT durante a Consulta Pública, realizada entre 12/11/2018 e 26/11/2018, e a Audiência Pública nº 29/2018, realizada no dia 04/12/2018.

**1. OBJETIVO**

1.1. Esta Nota Técnica tem por escopo apresentar o parecer desta Superintendência acerca das sugestões e dos comentários recebidos da Confederação Nacional de Transportes durante a Consulta e Audiência Públicas nº 29/2018, cujo objeto foi a apresentação da proposta das especificações dos combustíveis de referência utilizados nos ensaios de avaliação de consumo de combustível e de emissões veiculares para a homologação de veículos automotores novos, em atendimento às resoluções do Conselho Nacional de Meio Ambiente - CONAMA.

**2. DO PARECER DESTA SUPERINTENDÊNCIA**

2.1. A Tabela I a seguir apresenta as sugestões recebidas da Confederação Nacional de Transportes durante a referida Consulta Pública e o posicionamento da SBQ com as devidas justificativas e comentários.

**3. CONCLUSÃO**

3.1. Esta Nota Técnica complementa a Nota Técnica nº 5/2018/SBQ-e.

**Tabela I – Comentários e sugestões recebidos na Consulta Pública referente à Audiência Pública nº 29/2018.**

Consulta prévia referente à Audiência Pública nº 29/2018, que trata da proposta das especificações dos combustíveis de referência utilizados nos ensaios de avaliação de consumo de combustível e de emissões veiculares para a homologação de veículos automotores novos, em atendimento às resoluções do Conselho Nacional de Meio Ambiente - CONAMA.				
#	AGENTE ECONÔMICO	COMENTÁRIO OU SUGESTÃO	DESCRIÇÃO	POSICIONAMENTO ANP
1	CNT	Art. 2º, inciso VI Sem proposta de alteração.	<p>Adotando como base o padrão Euro VI e o combustível de referência utilizado na Europa (B7), é interessante que haja consonância entre a minuta de Resolução em análise e a experiência internacional. Sob este ponto de vista, a CNT não se opõe à definição da mistura B7 como óleo diesel de referência para homologação de veículos automotores novos. Este alinhamento pode facilitar o avanço do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE) no Brasil, além de eliminar possíveis dificuldades na análise técnica dos resultados dos testes de homologação oriundas da divergência entre o combustível de referência europeu e o combustível de referência nacional.</p> <p>Contudo, a CNT considera indispensável a atenção à evolução do percentual de biodiesel adicionado ao diesel comercializado no Brasil, que pode se distanciar do combustível de referência (B7) e ocasionar impactos socioambientais negativos resultantes das emissões de poluentes.</p> <p>Vale lembrar que o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), por meio da Resolução nº 16, de 29 de outubro de 2018, estabelece novo cronograma para a evolução da adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final, em qualquer parte do território nacional. Caso os testes e ensaios em motores, sob responsabilidade do Grupo de Trabalho coordenado pelo MME, com prazo de término previsto para março de 2019, levem à conclusão técnica favorável ao uso de até 15% (em volume) de biodiesel na mistura BX, os veículos movidos a diesel já serão abastecidos com B11 em junho de 2019. Se o cronograma mencionado for integralmente seguido, a partir de março de 2023, o combustível B15 será obrigatório.</p> <p>Ao relacionar as duas agendas apontadas – evolução da mistura BX e avanço do PROCONVE –, nota-se que os veículos automotores novos, equipados com tecnologia P-8, podem ser abastecidos com óleo diesel que possua, no mínimo, 13% (em volume) de biodiesel, havendo, ainda, chance significativa de uso de B15. Sabe-se que, devido às características físico-químicas do biodiesel, o aumento da sua participação na mistura BX pode deixar o combustível final mais suscetível à degradação e à contaminação, sobretudo de origem microbiológica. Esta fragilidade do combustível pode acarretar problemas técnicos nos veículos automotores, como redução da vida útil dos filtros de</p>	A ANP vem participando da realização dos testes com diversos teores de biodiesel, coordenados pelo MME, para sua aprovação para uso comercial. Houve grandes discussões com o Ministério de Meio Ambiente, IBAMA e Cetesb, bem como com a indústria automobilística (ANFAVEA) sobre o teor de biodiesel a ser aplicado para o diesel de referência brasileiro. Foi consenso que, neste momento, o mais adequado seria considerar o teor de 7% de biodiesel.

			<p>combustível, formação de depósitos nos motores e diminuição da eficiência energética, o que também afeta os níveis de emissões de gases de efeito estufa e poluentes.</p> <p>Por essa razão, o estudo de impactos do biocombustível no desempenho dos veículos e dos componentes automotivos, realizado no âmbito do Grupo de Trabalho coordenado pelo MME, é indispensável para assegurar a viabilidade técnica do progresso da mistura BX a fim de não ocasionar prejuízos aos transportadores e à sociedade. Se o avanço da mistura B15 for aprovado, a homologação de veículos será prejudicada, vez que veículos de tecnologia P8 só foram testados, globalmente, com B10, até os dias atuais.</p> <p>Assim, a CNT concorda com a adoção de óleo diesel de referência para testes de homologação com percentual de 7% (em volume) de biodiesel, isto é, B7. Caso o teor de biodiesel na mistura com o diesel supere 10%, <u>o que ainda não foi validado por meio de ensaios e testes em componentes automotivos e veículos com tecnologia P-8</u>, a CNT alerta que é <b>indispensável</b> estudar os impactos do combustível no desempenho dos veículos, incluindo eficiência energética, emissões atmosféricas e durabilidade dos componentes e, até a realização de tais testes, se posiciona contrariamente à mistura maior que 10% de biodiesel (B10).</p>	
2	CNT	<p>[Edição na tabela 5]</p> <p>Especificação do óleo diesel de referência B7 Estabilidade à oxidação (2): limite mínimo de 20 horas.</p> <p>(2) Aplicável apenas para o óleo diesel de referência sem a adição de biodiesel.</p>	<p>Em virtude da importância da estabilidade à oxidação para garantir a qualidade adequada do óleo diesel comercial (BX) – e, por conseguinte, o desempenho dos veículos e a durabilidade dos seus componentes –, é indispensável que o combustível de referência (óleo diesel B) atenda ao limite mínimo de 20 horas quanto a este parâmetro. Destaca-se que a garantia do valor mínimo de 20 horas para a estabilidade à oxidação do diesel B foi apontada no Relatório de Consolidação dos Testes para Validação da Utilização de Misturas com Biodiesel B10 em Motores e Veículos, publicado no âmbito do Grupo de Trabalho coordenado pelo MME, como condição para a viabilidade técnica do uso deste combustível.</p>	<b>ACATADO</b>



Documento assinado eletronicamente por **CARLOS ORLANDO ENRIQUE DA SILVA, Superintendente**, em 18/12/2018, às 18:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **JACKSON DA SILVA ALBUQUERQUE, Coordenador IV**, em 18/12/2018, às 18:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.anp.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.anp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0111033** e o código CRC **064C6811**.