

NOTA TÉCNICA Nº 11/2023/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ

Rio de Janeiro, 23 de janeiro de 2024.

Assunto: Consolidado de sugestões e comentários recebidos durante a Consulta Pública, realizada de 03/05/2022 a 17/06/2022, e a Audiência Pública nº 11/2022, realizada nos dias 06 de julho de 2022 e 15 de julho de 2022.

1. OBJETIVO

1.1. O presente documento tem o propósito de apresentar o parecer desta Superintendência acerca das sugestões e comentários recebidos durante a participação social, realizada através das etapas de Consulta e Audiência Públicas nº 11/2022, cujo objetivo foi a obtenção de subsídios e informações adicionais sobre a minuta de resolução que revisa as especificações dos óleos diesel contida na Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013. Vale salientar que, em virtude do grande número de inscrições como palestrantes, a consulta pública ocorreu em duas etapas: dias 06 de julho de 2022 e 15 de julho de 2022.

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

1.3. Durante o período de 45 dias de Consulta Pública - 03/05/2022 a 17/06/2022, quarenta e cinco organizações (dezenove órgãos de classe ou associações, dezesseis agentes econômicos, três instituições governamentais, seis consumidores ou usuários de serviços e um fabricante de veículo automotor) enviaram o total de 383 sugestões/contribuições. Durante a audiência pública, um agente econômico, uma associação de classe e três consumidores ou usuários de serviços expuseram comentários não endereçadas durante a consulta pública. A descrição dos participantes, bem como o perfil são apresentados na Tabela 2 do Anexo.

2. DO PARECER DESTA SUPERINTENDÊNCIA

2.1. As sugestões e os comentários recebidos durante a Consulta e Audiência Públicas, bem como o posicionamento desta Superintendência de acatamento ou não, embasadas nas respectivas justificativas, estão consignadas Planilha de avaliação das sugestões da CP e AP 11_2022 (SEI 3653768), e na Tabela I do Anexo desta nota técnica, respectivamente.

3. DAS ALTERAÇÕES NA PROPOSTA APRESENTADA NA CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICAS

3.1. Após a avaliação de todas as contribuições recebidas durante as etapas de Consulta e Audiência Públicas, esta Superintendência julgou pertinente e necessária a realização de alguns ajustes na minuta de resolução originalmente proposta, de modo a incorporar as sugestões acatadas. As principais alterações realizadas no documento, em virtude das contribuições trazidas durante essa etapa de participação social, são descritas a seguir:

I - O termo "uso rodoviário" foi substituído pelo termo "destinados a veículos ou equipamentos dotados de motores do ciclo Diesel";

- II - Em virtude da alteração do termo citado no inciso I ("usos rodoviário") foi incluído dispositivo (§2º do art. 1º) indicando que "*os óleos diesel de que tratam esta resolução não se aplicam ao uso em motores de embarcações, tanto na propulsão como em motores auxiliares*", pois tais motores também são do ciclo Diesel;
- III - Aprimoramento dos conceitos dos óleos diesel A e B;
- IV - Inclusão de dispositivo (§1º do art. 2º) indicando que fica permitida a adição de diesel verde, em qualquer proporção, ao óleo diesel A ou C ou suas misturas sem prejuízo ao conceito de óleo diesel B (teor de biodiesel vigente);
- V - Inclusão de dispositivo (§§2º e 3º do art. 2º) indicando que a utilização de óleo diesel A produzido por processo diverso daqueles utilizados pelos produtores de derivados de petróleo e gás natural, ou ainda a partir de matéria-prima distinta de derivados de petróleo, dependerá de autorização prévia da ANP, e que poderá ser exigido atendimento a outras características. Tal regra já existe na Resolução ANP nº 50, de 2013, e foi excluída na nova proposta. No entanto, foi reavaliado em virtude de manifestações durante o processo de participação social;
- VI - Inclusão da menção ao óleo diesel C em todos os dispositivos que tratam do óleo diesel A para fins de especificação e controle da qualidade do produto a ser comercializado;
- VII - Para o caso do óleo diesel armazenado no terminal, a regra foi flexibilizada, sendo exigida apenas a análise e emissão do boletim de conformidade, afastando-se a necessidade de emissão de novo certificado da qualidade;
- VIII - No § 1º do art. 3º, foi substituído o termo "0,5 % em volume" por "0,5 ponto percentual";
- IX - Na regra da emissão de boletim de conformidade do óleo diesel B, a responsabilidade é do distribuidor. No entanto, a refinaria também é autorizada a misturar óleo diesel A com biodiesel, devendo, nesse caso, também emitir boletim de conformidade. Tal regra não consta da resolução atual, Resolução ANP nº 50/2013, nem na minuta de resolução levada à consulta pública em 2022. Trata-se de ajuste regulatório, pois, por isonomia, ambos agentes econômicos devem realizar a análise parcial e emitir tal documento da qualidade. Dessa forma, o art. 12 que trata da regra do óleo diesel B, o termo "distribuidor de combustíveis líquidos" foi substituído por "os agentes econômicos responsáveis por realizar a mistura óleo diesel A ou C e biodiesel";
- X - O artigo 13 foi desmembrado nos artigos 12 e 13, separando a regra do boletim de conformidade (BC) do distribuidor e do TRR, pois, no caso do distribuidor, a amostra pode ser coletada no tanque ou caminhão-tanque de diesel B ou constituída da mistura de amostra representativa de óleo diesel A e de biodiesel. A segunda opção não se aplica o TRR, visto que esse agente não realiza a formulação do diesel B. Tal mudança dá mais clareza ao procedimento de coleta da amostra que será analisada para obtenção das características exigida no BC.
- XI - Foi dispensada a emissão do boletim de conformidade pelo distribuidor de combustíveis líquidos (§ 2º do art. 12) no caso de compra entre distribuidores na modalidade por conta e ordem, em função do adquirente não armazenar o produto antes de entregar ao posto revendedor, devendo utilizar o boletim de conformidade entregue pelo distribuidor de combustível líquido que vendeu o óleo diesel B;
- XII - Foi dispensada a emissão do boletim de conformidade pelo TRR (parágrafo único do art. 13) no caso em que o óleo diesel B não for armazenado antes da sua entrega ao adquirente, devendo utilizar o boletim de conformidade entregue pelo distribuidor de combustível líquido;
- XIII - A redação relativa à regra da adição de corante ao óleo diesel B (art. 15) foi alterada de modo a trazer mais clareza: (i) o produtor ou importador pode adicionar ou

contratar o serviço de adição do corante; e (ii) no caso de produto movimentado em terminal, havendo impossibilidade da adição de corante a montante do ponto de transferência de custódia para o distribuidor de combustíveis líquidos, a adição deverá ser realizada após a transferência de custódia pelo operador - com acompanhamento por meio de empresa de inspeção da qualidade (importador e produtor) ou representante do produtor;

XIV - A redação relativa à regra da análise da característica lubrificidade (art. 18) foi alterada de modo a esclarecer em que casos é obrigatória ou facultada a realização da análise;

XV - Em relação à regra da análise da característica estabilidade à oxidação dos óleos diesel A (art. 19), foi alterada de modo que, ao invés de ter que informar no máximo em 48 horas o resultado da análise para o distribuidor de combustíveis líquidos, passarão a ser informados mensalmente todos os resultados à ANP e ao distribuidor, se assim for solicitado;

XVI - Excluído o inciso II do art. 20 (da minuta de resolução colocada em consulta e audiência públicas - SEI 2120631) e transferido o inciso I para o §6º do art. 15 da nova minuta. A proibição da adição de óleo vegetal ao óleo diesel foi excluída para não ser confundida com a produção de diesel coprocessado, obtido a partir do coprocessamento de óleo diesel e óleo vegetal. Além disso, a adição de óleo vegetal já é tacitamente proibida, uma vez que o óleo diesel B é definido na resolução como sendo a mistura de óleo diesel A ou C e suas misturas com o biodiesel, no teor vigente, fixado pelo CNPE;

XVII - Excluídas as regras em que exigiam a limpeza dos tanques a cada 30 meses e o uso de filtros de 10 micras, bem como o dispositivo (art. 21) que dava prazo para adequação à nova regra;

XVIII - Incluída na regra do DANFE ou documentação fiscal (art. 22) que a indicação do número do boletim de conformidade está dispensada na hipótese prevista no § 2º do art. 12 e no parágrafo único do art. 13;

XIX - No caso de alteração no teor de biodiesel do óleo diesel B (art. 25), foram incluídos prazos para escoamento desse óleo adquirido e armazenado com o teor de biodiesel anterior à vigência: quinze dias na distribuição e trinta dias na revenda para as Regiões NE, CO, SE e S;

XX - Incluída alteração na Resolução ANP nº 909, de 2022, que trata das especificações dos óleos diesel BX a B30, pois as mudanças na especificação do diesel A, C e B afetam diretamente essa resolução;

XXI - Para alteração da Resolução ANP nº 828, de 2020, prevista na minuta de revisão em questão colocada em consulta e audiência públicas, as seguintes mudanças ocorreram: (i) não será mais alterado o art. 3º; (ii) no art. 21 não será incluído o índice de acidez, porém, está sendo incluído novo parágrafo referente ao caso de óleo diesel A ou C armazenado em terminal; e (iii) incluído o art. 37-A para tratar do envio dos resultados da estabilidade à oxidação de que trata o art. 19 da resolução objeto dessa revisão;

XXII - Incluído para revogação o inciso IV do art. 37 da Resolução ANP nº 828, de 1º de setembro de 2020, além do art. 46 já previsto;

XXIII - Incluído para revogação o art. 12 da Resolução ANP nº 909, de 2022;

XXIV - Excluída a citação à revogação do art. 19 da Resolução ANP nº 8, de 6 de março de 2007, pois já foi publicada a sua substitutiva a qual não consta mais da regra do art. 19;

XXV - Em relação ao Anexo com as Tabelas, tem-se:

- a) A norma ASTM D4176 relativa à característica aspecto foi incluída novamente;
- b) A inserção de nota adicional para característica cor referente ao óleo diesel A S500, deixando-se claro que para fins de emissão do certificado da qualidade do óleo diesel A S500, deve ser considerada a cor do produto sem adição de corante;
- c) A redação da nota 3, referente à característica cor, foi alterada para deixar claro para que tipos de óleos diesel ela se refere;
- d) A característica índice de acidez foi excluída do boletim de conformidade dos óleos diesel e aceita a proposta de inclusão da estabilidade à oxidação, em horas, no entanto sem limite, como 'anotar';
- e) A nota 5 "Limite requerido antes da adição do corante", referente à cor ASTM, foi incluída novamente, pois tinha sido excluída equivocadamente na minuta de revisão proposta colocada em consulta e audiência públicas;
- f) Na característica massa específica a 20 °C (ME), a Tabela 3 - Valores de Massa Específica a 20 °C *para os óleos diesel B S10 e B S500*, foi excluída e alterada a nota da Tabela informando a fórmula de cálculo da ME de acordo com o teor de biodiesel e indicando que os valores serão disponibilizados na página da ANP na internet;
- g) Na característica destilação, foi adicionada a metodologia ASTM D7345 com a inclusão de nota informando que os resultados obtidos por essa norma devem ser convertidos para valores equivalentes à ASTM D86, de acordo com as regras de conversão estabelecidas na norma;
- h) Na característica ponto de entupimento a filtro a frio (PEFF), foi adicionada a metodologia EN116 e alterados alguns dos limites do PEFF na Tabela 2;
- i) Na característica lubricidade, excluída a nota 13 - *a análise da lubricidade deve ser realizada em amostra de óleo diesel A com biodiesel no teor vigente*, e ajustada a regra no art. 18, conforme item XIII;
- j) Na característica condutividade elétrica:
- j.1) a redação da nota 16, atual nota 21, foi alterada deixando claro que a determinação da condutividade elétrica deve ser feita em amostra do produto a ser comercializado adicionado de aditivo antiestático, se for necessária a adição, e que no caso dos óleos diesel A S500 e B S500 a amostra deve conter o corante vermelho;
- j.2) a nota 15 - *limite requerido no momento e na temperatura do carregamento/bombeio do combustível pelo produtor e importador de óleo diesel e distribuidor de combustíveis líquidos, devendo no caso do óleo diesel A S500 informar no certificado da qualidade a concentração de aditivo antiestático adicionada*, da Tabela 1 de Especificação dos óleos diesel passou a ser o art. 20 com a exclusão da exigência de informar o aditivo antiestático;
- j.3) excluída a nota 17 - *o aditivo antiestático deverá ser misturado ao corante vermelho em proporção tal que garanta a mínima condutividade elétrica ao óleo diesel exigida pela especificação*;
- k) A redação da nota 18, atual nota 22, foi alterada descrevendo com mais detalhe o procedimento para determinar a absorvância do corante vermelho a fim de atender à especificação estabelecida na Tabela 3; e

l) As Tabelas 5 e 6 foram unificadas para Tabela 4 e excluídas as características viscosidade cinemática e hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, ficando a nova especificação obrigatória no momento da entrada em vigor da resolução, que será de noventa dias a partir da sua publicação no Diário Oficial da União.

3.2. Todas as sugestões recebidas durante as etapas de consulta e audiência públicas contribuíram de forma significativa para o processo de consolidação da minuta de resolução no âmbito técnico (SEI 3647781).

3.3. Outras alterações foram realizadas na referida minuta após análise feita pela Superintendência de Governança e Estratégia - SGE (SEI 3662682) e estão apresentadas no Parecer nº 2/2023/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ-e (SEI 3664976). Como resultado, sobreveio a geração a minuta de resolução em sua versão técnica final (SEI 3727095).

ANEXO

Tabela I - Comentários e sugestões recebidos apenas na Audiência Pública

Nº	Instituição	Artigo da minuta	Proposta de alteração/Comentário	Justificativa	Posicionamento ANP

1	<p>Vulcano Laboratório de Análises Químicas S/S Ltda</p>		<p>Comentário</p>	<p>Destacou que a questão da dispensa da emissão do boletim de conformidade pela distribuidora foi sanada e adicionou a importância da emissão desse documento pelo TRR, uma vez que há casos em que o produto é armazenado em suas instalações.</p> <p>Comentou também a necessidade de ser avaliada a exigência de que o TRR faça a transferência para tanques de caminhões próprios. Outro ponto focado disse respeito à curva de destilação, uma vez que foram realizados testes em seu laboratório, a partir dos quais foi verificada diferença de temperatura de destilação entre os óleos diesel A e B para os pontos mais baixos da curva. Com isso, a proposta de somente aplicar esses pontos mais extremos da curva de destilação, sem mais aplicar o T10 e T50, traria preocupação, uma vez que o óleo diesel B tem aqueles pontos de destilação alterados em relação ao diesel A, o que o levou a sugerir a permanência dos pontos T10 e T50, diferenciando, contudo, os limites do diesel A e B</p>	<p>As justificativas da proposta de simplificação da curva de destilação, mantendo apenas os pontos finais, foram apresentadas na Nota Técnica nº 14/2021/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ e complementadas na Nota Técnica nº 19/2023/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ.</p> <p>Em relação ao fato da diferenciação de temperatura de destilação nos pontos mais baixos, quando avaliados os diesel A e B, é inerente a presença do biodiesel. No entanto, ao longo dos mais de 10 anos da comercialização do diesel B não se constatou impacto da qualidade em função dessa diferenciação. Assim, mantém-se o alinhamento às especificações dos maiores mercados internacionais, que controlam apenas os pontos finais de destilação.</p>
---	---	--	-------------------	---	--

2

**Intertek
do Brasil
Inspeções
Ltda**

Art.14

Comentário

(i) o tratamento das cargas com adição de antiestático; e (ii) segurança das operações. Em relação ao aditivo (nota 17 da minuta), propôs a revisão do texto no sentido de permitir que o antiestático seja adicionado separadamente do corante vermelho. Explicou que, em muitas situações, o tratamento da condutividade a bordo dos tanques dos navios ou em tanques de terra nos terminais se faz necessário, uma vez que, na maioria dos casos, esses tanques não podem ser contaminados com corante, o que, em ocorrendo, gera custos e trabalhos adicionais de limpeza. Em relação à segurança das operações, explanou que muitos terminais solicitam a apresentação dos certificados de análise da condutividade tanque a tanque de bordo, principalmente nos casos em que o resultado da condutividade da amostra composta de bordo se aproxima muito do limite mínimo de 25 ppm estabelecido pela atual resolução. Acrescentou que a grande maioria dos casos em que o resultado está muito

A redação da nota 17 "*O aditivo antiestático deverá ser misturado ao corante vermelho em proporção tal que garanta a mínima condutividade elétrica ao óleo diesel exigida pela especificação.*" foi excluída.

A regra da condutividade elétrica consta do art. 20 que cita: "*O produtor ou importador de óleo diesel e o distribuidor de combustíveis líquidos devem garantir, no momento e na temperatura do carregamento/bombeio do combustível, o atendimento ao limite especificado para a característica condutividade elétrica constante da Tabela 1 do Anexo.*" Assim, cabem a esses agentes econômicos a responsabilidade de garantir o atendimento a esse artigo, não sendo necessária a criação de mais uma exigência determinando que seja analisado tanque a tanque. Por se tratar de característica de segurança no manuseio do

			<p>próximo do limite, constitui-se indicador de que pode haver tanques de bordo em que a condutividade esteja abaixo do limite de 25 ppm. Em face disso, sugeriu que fosse incluída, na nova resolução, a análise de condutividade tanque a tanque de bordo no destino antes do início da descarga. Explicou que essa medida garante que a característica da condutividade está plenamente mantida em todos os tanques e que a operação de descarga em si possa transcorrer da forma mais segura possível.</p>	<p>combustível, é de total responsabilidade a implementação de procedimentos preventivos para evitar qualquer risco à segurança da operação.</p>
			<p>(i) a especificação por característica físico-química do produto; (ii) o impacto regulatório; e (iii) a regulamentação sistêmica e integrada da especificação do diesel.</p> <p>Em relação ao primeiro ponto, explicou que a especificação pela característica físico-química trata da necessidade de distinguir tipos de produto e não usos de produto. Comentou que o termo “de uso rodoviário”, por exemplo, é amplo e abstrato e não atende à especificação de diesel. Frisou que classificar os combustíveis de acordo com as suas</p>	

3	Petrobahia	Tabela I do anexo;	Comentário	<p>características físico-químicas é fundamental para garantir ampla e diversificada oferta de produtos, estimulando o investimento em novas tecnologias para a matriz energética nacional. Citou, como exemplo, as embarcações que usam motores de caminhão e que ficam sujeitos ao uso de diesel marítimo apenas por questões regulatórias quando se tem um produto menos poluente e que pode ser usado nesses tipos de motores, que é o diesel S10. Acrescentou que a principal diferença entre o diesel marítimo e o diesel S10 A é o ponto de fulgor e que o risco é idêntico, seja para o caminhão ou para a embarcação. Além disso, questionou: “se o diesel B com acréscimo do biodiesel tem aumento no ponto de fulgor, por que motivo o diesel S10 não pode ser usado no ambiente marítimo?”.</p> <p>Em seguida, abordou a questão do impacto regulatório. Destacou o elevado custo de análises novas previstas na minuta e a descontinuidade do diesel S500. Comentou que muito foi falado sobre o impacto ambiental,</p>	<p>(i): O termo “uso rodoviário” foi substituído por “destinados a veículos ou equipamentos dotados de motores do ciclo Diesel” e adicionado novo parágrafo com indicação de que o uso aquaviário não se aplica à resolução proposta.</p> <p>(ii) e (iii): A ANP estabelecerá amplo diálogo com os agentes econômicos da cadeia de abastecimento para se buscar definir como e em que prazo poderá ser levada a termo a descontinuidade do S500.</p> <p>Adicionalmente, sobre o foco microeconômico existem duas maneiras de definir a coexistência de produtos que se prestam ao mesmo fim: defini-los como bens complementares ou bens substitutos. No entanto, essa definição é matéria de política energética e, não, atribuição da ANP.</p>
---	------------	--------------------	------------	--	--

mas lembrou a respeito do impacto social. Explicou que ANP se preocupa fortemente com impactos ambientais, mas que também se preocupa com os impactos sociais no que diz respeito à segurança, qualidade e abastecimento nacional. Destacou que o curso natural da renovação da frota irá eliminar o diesel S500 e que já vem sendo cada vez mais pelo diesel S10. Acrescentou que é absolutamente desnecessário artificializar esse momento da substituição, uma vez que os postos de abastecimento de municípios mais distantes ainda precisam do diesel S500 pelo seu menor custo. Alertou para a incapacidade de refino diante do aumento de demanda pela descontinuidade do diesel S500 e frisou a importância de que haja adequação do refino brasileiro na capacidade produtiva de diesel S10 em interlocução integrada entre os elos da cadeia antes do estabelecimento

de datas. Os artigos 13 e 24 da minuta em discussão podem causar impacto de natureza econômica e dificuldades operacionais ao TRR.

As sugestões formuladas pelo SindTRR aos artigos 13 e 31 são apenas reflexos das sugestões aos artigos 13 e 24 em relação à obrigatoriedade de o TRR analisar o diesel e emitir o boletim de conformidade.

Acrescentou que, desde a instituição do boletim de conformidade, o TRR sempre se valeu desse documento que lhe é entregue pelas distribuidoras. Em seguida, destacou que o TRR não é o responsável pela mistura do diesel com biodiesel, já recebendo o óleo diesel B para revenda, e, por esse motivo, uma nova análise para a emissão de um novo boletim de conformidade não faz sentido, de modo que esse novo boletim seria apenas cópia do boletim entregue pela distribuidora no ato da retirada do produto na base.

Além disso, expôs que, ao conversar com gerente do TRR que possui a maior instalação de armazenamento entre os TRRs do estado de São Paulo, com capacidade de 600 mil litros, tomou conhecimento de que o "giro" do diesel em suas instalações é de um dia, ou seja, não há alteração físico-química do diesel que

4	<p>Sindicato Nacional TRR</p>	<p>Art. 3º, inciso V; Exclusão do Art. 8º; Tabela I do anexo; Tabela II do anexo.</p>	<p>Artigos 13 e 14.</p>	<p>foi retirado na base de distribuição no mesmo dia.</p> <p>Em decorrência, concluiu que é razoável a dispensa prevista no art. 14 da minuta e que poderia também valer para o diesel trazido para sua instalação de armazenamento para posterior entrega. Acrescentou comentário a respeito dos custos para a emissão do boletim de conformidade pelo TRR, levando em consideração que são poucos os TRRs autorizados que possuem estrutura que permita a implementação dessa exigência.</p> <p>Em sequência, acrescentou que, no que diz respeito ao TRR, o custo regulatório para emissão de um novo boletim de conformidade será considerável, além de que para a grande maioria das empresas localizadas nos mais distantes municípios a operacionalização trará dificuldades quase insuperáveis. A título de exemplo, citou que, segundo a Convenção Coletiva celebrada pela Federação dos Trabalhadores das Indústrias Químicas do Estado de São Paulo com o Sindicato das Indústrias Químicas para o</p>	<p>Não acatado.</p> <p>A fim de minimizar, ou mesmo evitar, problemas de qualidade do óleo diesel B, algumas vezes reportados nos últimos anos, incluindo os próprios TRRs, entende-se necessário que, também esses agentes econômicos analisem e emitam o boletim de conformidade no caso do óleo diesel ser armazenado em tanques antes de ser entregue ao consumidor.</p>
---	--------------------------------------	---	-------------------------	---	--

			<p>biênio 2021/2023, o piso salarial do profissional da química em abril/2021 era de R\$ 8.800,00, acrescentando-se horas extras e manutenção dos benefícios de natureza econômica. Adicionou, a título de exemplo de custos, a instalação e a manutenção de laboratórios. Sobre outro ponto, citou que se demonstra viável o envio do boletim de conformidade através de mídias digitais, facilitando a operação e diminuindo custos.</p>	
		<p>Art 3º Art. 4º</p>	<p>A respeito do art. 21 que propõe de modo indiscriminado a instalação de filtros de 10 µm para toda rede de agentes regulados, citou que o uso de filtros das instalações de armazenamento é de uso da boa prática corrente. Acrescentou que, em toda a cadeia, desde a produção até o abastecimento do tanque de consumo de combustível, se usa filtro para proteção da instalação dos sistemas de bombeamento e das válvulas. A mais disso, explicou que os filtros são colocados com grau de filtração adequado à operação a que se destina, de modo que, ao colocar indiscriminadamente</p>	<p>A exigência do uso de filtros de 10 micras foi excluída.</p> <p>Em vista da adoção da obrigatoriedade de drenagem semanal dos fundos de tanque das instalações de produtores e de distribuidoras, e quinzenal nos postos de revenda, associada à obrigatoriedade da análise de contaminação total nos óleos diesel A S10, C S10 e S500 de produção nacional,</p>

5	Tecplan Engenharia	Art. 9º Tabela I do anexo	Comentário	<p>10 µm em toda cadeia, além de ser inviável operacionalmente, o custo regulatório será enorme.</p> <p>Os projetos são conectados entre si, de maneira que ao dimensionar um projeto de uma base, especificando a vazão e a pressão de trabalho, passa a ser considerado perda de carga de um filtro específico com uma micragem específica. Acrescentou que, ao aumentar a micragem, todo o cálculo e concepção do projeto precisam ser revistos sob pena de acidentes gravíssimos em toda a operação. Concluiu solicitando ponderação a respeito dessa especificação.</p>	<p>a ANP optou, neste momento, pela exclusão da obrigatoriedade do uso de filtração do produto. Contudo, tanto a limpeza periódica de tanques quanto o uso de filtros na cadeia de transporte e armazenamento são ações que contribuem sobremaneira para a manutenção da qualidade dos combustíveis, constituindo-se em procedimentos de boas práticas para o manuseio desses produtos.</p>
---	---------------------------	---------------------------	------------	--	---

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os acatamentos totais e parciais de sugestões ofertadas na Consulta e Audiência Públicas implicaram alterações na versão original da minuta de resolução revisora da Resolução ANP nº 50, de 2013, que, acrescente-se, recebeu também ajustes de "técnica legística" ao ser examinada pela SGE.

Consoante o rito processual de praxe, recomenda-se, em sequência *i)* o envio da versão técnica final da referida minuta (SEI 3727095) ao escrutínio de competência da PRG e *ii)*, não sobrevivendo recomendações de alterações de cunho jurídico, o subsequente encaminhamento do presente processo à análise da Diretoria 3, com a solicitação de que, se de acordo com sua instrução e termos da minuta em foco, seja levado à deliberação da Diretoria Colegiada.



Documento assinado eletronicamente por **JACKSON DA SILVA ALBUQUERQUE, Coordenador de Regulação de Qualidade de Produtos**, em 25/01/2024, às 21:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **CARLOS ORLANDO ENRIQUE DA SILVA, Superintendente de Biocombustíveis e Qualidade de Produtos**, em 26/01/2024, às 00:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.anp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **3253394** e o código CRC **D5DA8FEB**.
