

2013

Informações Úteis – Diesel S10



ORGANIZAÇÃO
REZENDE

50 Anos

Organização Rezende

Acesse o site: www.organizaorezende.com.br

19/04/2013

Diesel S10

Diesel S-10 já está disponível no mercado

O Brasil iniciou uma nova etapa na busca da melhoria da qualidade do ar, com a adoção de metas mais rigorosas no controle de emissões veiculares. Desde o dia 1º de janeiro de 2012, o óleo diesel de baixo teor de enxofre, o diesel S-10, está sendo ofertado em todo território nacional.

A medida faz parte da implantação das fases P-7 e L-6 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – Proconve (que abrange veículos pesados e utilitários movidos a diesel produzidos a partir de 2012), previstas desde 2008. Para garantir o abastecimento do óleo diesel S-10 em todo o país a partir deste ano, a ANP selecionou 3.100 postos que se juntarão aos mais de 1.100 estabelecimentos que já vendem o produto nas regiões metropolitanas de Belém, Recife e Fortaleza.

[Veja as dúvidas mais frequentes sobre o óleo diesel S-10, de baixo teor de enxofre.](#)

Os municípios que já eram abastecidos exclusivamente com o diesel S-50 e as revendas varejistas que comercializavam esse produto também passarão a receber o S-10. Atualmente, 3.775 revendas varejistas estão obrigadas por resolução a vender o óleo diesel S-10. Outras 2.209 revendas varejistas que comercializavam o óleo diesel S-50 voluntariamente devem passar a comercializar automaticamente o óleo diesel S-10.

Para permitir uma transição adequada e o escoamento do S50 que ainda existe nos tanques dos revendedores e distribuidores, a ANP publicou a Resolução ANP nº 46/2012. Este regulamento admite que o S-10 apresente resultados compatíveis com o S-50 para algumas características durante 60 dias para os distribuidores e 90 para os revendedores. Tal medida não afeta o consumidor, pois o S-50 já é compatível com a tecnologia utilizada nos motores fabricados a partir de 2012.

Óleo diesel S-10 e S-50, de baixo teor de enxofre

Fonte: ANP

Quando o diesel S-10 substituirá o diesel S-50?

A partir de 1º de janeiro de 2013, o diesel S50 (com 50 ppm de enxofre) disponível no mercado nacional deve ser integralmente substituído pelo diesel S10, com apenas 10 ppm de enxofre, de acordo com a Resolução ANP nº 65/2011.

Existe incompatibilidade entre o diesel S-50 e o S-10?

Não. O diesel S-50 já é compatível com a tecnologia utilizada nos motores fabricados a partir de 2012. Para permitir uma transição adequada e evitar autuação indevida por não conformidade do óleo diesel S-10, por contaminação do S-50 (que ainda existe nos tanques dos revendedores e distribuidores), a ANP publicou a [Resolução ANP nº 46/2012](#). Este regulamento admite que o diesel S10 apresente resultados compatíveis com o S50 para algumas características durante 60 dias para os distribuidores e 90 para os revendedores.

Há mudanças nas regras de abastecimento com a introdução do diesel S-50 e S-10?

Não. As regras são as mesmas, previstas nas Resoluções ANP nos 61, 62, 63 e 65, todas de 2011. Por substituir integralmente o diesel S-50, os municípios que já eram abastecidos exclusivamente com o diesel S-50 e as revendas varejistas que comercializavam esse produto também passarão a receber esse novo diesel. Atualmente, 3.877 revendas varejistas estão obrigadas por resolução a vender o óleo diesel S-10. Outras 4.287 revendas varejistas que comercializavam o óleo diesel S-50 voluntariamente devem passar a comercializar automaticamente o óleo diesel S-10.

A revenda relacionada incorretamente para fornecer óleo diesel S-50, por não atender as condições dispostas em Resolução ANP (número de bicos de diesel maior que o de bicos de motores do Ciclo Otto), está sujeita a autuação pela Agência?

Não. A revenda deve, contudo, atualizar sua ficha cadastral com a máxima urgência, para evitar a autuação por outro motivo, a defasagem dos dados disponíveis ao consumidor.

Haverá prorrogação de prazo para o revendedor que tomou as providências para fornecer diesel S-50 fora do período previsto nas resoluções?

Não haverá prorrogação de prazo a qualquer título. A [Resolução ANP nº62/2011](#) não prevê possibilidade de adiamento. Distribuidores, revendedores e retalhistas tiveram representantes nas discussões que precederam as resoluções ANP que estabeleceram o cronograma de implantação do novo combustível.

O revendedor só possui um tanque de diesel e está na lista da internet, como ele deve proceder para que a ANP possa retirar o nome da lista?

O revendedor deve enviar um ofício à Superintendência de Abastecimento (SAB) da ANP informando que só possui um tanque de diesel e solicitando a retirada da lista. A SAB encaminhará solicitação à Superintendência de Fiscalização da ANP, com o intuito de verificar, no endereço indicado, se a revenda possui apenas um tanque de óleo diesel. Em caso positivo, a revenda varejista será retirada da lista de postos revendedores que se enquadram nessa Resolução.

O revendedor é um posto marítimo, mas consta da relação disponível no site. O que deve fazer para retirar o nome da lista?

Deve atualizar o cadastro na ANP, fazendo constar como produto no cadastro o diesel marítimo. Bicos de diesel marítimo não são contabilizados para verificar o critério da [Resolução ANP nº 62/2011](#).

O revendedor tem que ofertar o diesel S-50, mas a distribuidora não possui o produto. Como o posto deve proceder?

O revendedor deve formalizar a solicitação de óleo diesel S-50 ao distribuidor. Caso ainda assim o produto não seja fornecido, a situação deve ser informada à ANP com a máxima urgência, para as providências necessárias. Denúncias quanto à ausência do diesel S-50 ou eventuais irregularidades podem ser encaminhadas para o [Centro de Relações com o Consumidor da ANP, através do formulário de denúncia ou pelo número 0800 970 0267](#). Os revendedores que tiverem dúvidas também devem procurar o CRC.

O revendedor está na relação da internet, a distribuidora pode se negar a vender o diesel metropolitano (S-500) ou interior (S-1800)?

Não. Os produtos vão coexistir nas vendas.

O revendedor não está na relação, mas deseja ofertar o diesel S-50. Existe alguma restrição?

Não. O posto pode vender o diesel S-50 mesmo que não esteja dentro dos critérios da [Resolução ANP nº 62/2011](#).

Quando o diesel S-1800 deixará de ser distribuído no interior?

A partir de 1º de janeiro de 2014, os óleos diesel A S-1800 e B S-1800 deixarão de ser comercializados como óleos diesel de uso rodoviário. O óleo diesel S-500 vem substituindo o S-1800 (antigo óleo diesel interior), que deverá ser completamente eliminado do segmento rodoviário até o final de 2013. Em 2010, diversos municípios dos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Paraná, Maranhão, e todos os municípios do Espírito Santo e do Piauí deixaram de comercializar o óleo diesel S-1800. Nos dias 1º de janeiro e 1º de março de 2012, centenas de municípios de diversos estados brasileiros passaram a comercializar o diesel S-500 em substituição ao S-1800.

Quem é o responsável pela limpeza e adaptação dos tanques para estocagem do diesel S-50, o revendedor ou o proprietário do tanque?

Os proprietários ou detentores de posse de bombas abastecedoras e tanques de armazenamento de óleo diesel, instalados em postos revendedores de combustíveis automotivos que se enquadrem nas condições previstas no artigo anterior, deverão disponibilizar condições operacionais para que tais revendedores possam comercializar o óleo diesel de baixo teor de enxofre a partir de 1º de janeiro de 2012.

Durante este ano, haverá outra migração de especificações de óleo diesel além da introdução do S-50?

A partir de 1º de março de 2012, centenas de municípios de diversos estados brasileiros passarão a comercializar o diesel S-500 em substituição ao S-1800.

Está sujeito à autuação o revendedor de diesel S-50 que não providenciou a segregação dos tanques de diesel comum e S-50, após transcorridos os 30 dias previstos pela Resolução?

O prazo estipulado pela [Resolução ANP nº 62/2011](#) venceu no dia 1º de janeiro de 2012. As vendas varejistas que não fizeram a segregação e, conseqüentemente, não estão ofertando o diesel S-50, estão sujeitas à autuação.

Como deve proceder o proprietário de ponto de abastecimento que atende frota própria?

O detentor das instalações de ponto de abastecimento que deseja adquirir o diesel S-50 deve fazer a limpeza do tanque e solicitar o produto para a distribuidora de combustível que o atende. Não é necessária a autorização prévia da ANP para o uso do produto.

Por quanto tempo o diesel S-50 pode ser estocado?

O óleo diesel, independentemente do seu teor de enxofre, tem estabilidade e teor de água potencialmente afetados após a mistura com biodiesel, cujo teor vigente é de 5% em volume. Portanto, vale a recomendação de um mês para circulação do produto. Na cartilha "Manuseio e Armazenamento de Óleo Diesel B", disponível para baixar no sítio da ANP, essa questão é colocada tal como segue:

"O óleo diesel B deve ser estocado preferivelmente pelo prazo de até um mês. O combustível estocado por período superior, dependendo de suas condições de armazenamento, pode deteriorar-se, apresentando formação de material insolúvel."

Cabe informar que, conforme ressalta a cartilha, trata-se apenas de uma orientação e é apenas de uma indicação, não uma obrigatoriedade. Não existe um "prazo de validade" para o óleo diesel, independentemente do teor de enxofre, visto que o atendimento às boas práticas de manuseio e armazenamento possibilitam o prolongamento da vida útil deste produto.

A estabilidade do óleo diesel pode ser afetada por dois mecanismos: a ação da oxidação resultante do contato do produto com o ar; e a ação bacteriana resultante da proliferação de microrganismos, pela presença de água. Qualquer desses mecanismos é influenciado pela temperatura do recipiente onde o combustível está estocado, visto que o aumento neste parâmetro acelera a degradação do combustível.

A estocagem do diesel S-50 demanda cuidados adicionais pelo revendedor? Em caso positivo, de que tipo?

Os cuidados para estocagem do óleo diesel S-50 seguem os mesmos procedimentos aplicados para os óleos diesel S-500 e S-1800. Entretanto, por se tratar de um combustível novo no mercado, mais sensível em termos de qualidade, principalmente no que se refere ao teor de enxofre, recomendamos que se tenha cautela no seu manuseio e armazenamento para que não haja contato com os demais combustíveis ou resíduos destes. Além disso, é importante evitar acúmulo de água nos tanques por meio de drenagem.

Os Veículos pesados antigos podem usar o diesel S-50? Qual o efeito sobre a potência e a emissão de poluentes?

O novo combustível pode ser utilizado nos veículos mais antigos. Os estudos em relação a efeitos sobre potência e emissão de poluentes não foram conduzidos no âmbito da ANP. Para informação mais detalhada, sugere-se a busca dessas respostas junto à Anfavea, AEA e Ibama.

Dados divulgados por fabricantes indicam que para um motor Fase P-5 (anterior a 1º de janeiro de 2012), há uma redução de 10% em material particulado e que para os motores de fases anteriores à fase P-5 não se espera por reduções perceptíveis. Com respeito aos óxidos de nitrogênio, não há relatos sobre ganhos, no caso dos veículos pesados antigos. Sobre a potência dos motores, não haveria alteração em relação aos combustíveis de maior teor de enxofre.

Qual o ganho no controle de emissões e o aumento de potência com os motores da fase P-7, que só podem usar o diesel S-10?

Como na questão anterior, mais informações podem ser obtidas com a Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automóveis (Anfavea), a Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA) e o Ibama.

Dados da Anfavea constantes da cartilha "Diesel e Emissões" (disponibilizados pela [ANFAVEA](#)), dizem que, com respeito aos óxidos de nitrogênio, considerando-se os limites máximos das Resoluções Conama nº 315/2002 e nº 403/2008, a mínima redução esperada é de 60% na passagem da fase P-5 para P-7 e, para material particulado, a redução alcança pelo menos 80%; os veículos dessa fase podem consumir tanto o óleo diesel S-50 quanto o S-10. Com relação a potência do motor, em decorrência da redução no teor de enxofre, não há ganhos significativos. Alguns fabricantes de motores, em função do desenvolvimento tecnológico, anunciam ganhos de eficiência (rendimento do motor).