



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL

PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS
SEDE

COORDENAÇÃO DE CONSULTIVO FINALÍSTICO

AV. RIO BRANCO 65, 12º ANDAR, RIO DE JANEIRO, RJ, 20040-009

PARECER n.º 199/2025/PFANP/PGF/AGU

NUP: 48610.214418/2025-15

INTERESSADOS: AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS - ANP

ASSUNTOS: DIREITO ADMINISTRATIVO E OUTRAS MATÉRIAS DE DIREITO PÚBLICO

EMENTA: I. Parecer n.º 199/2025/PF-ANP/PGF/AGU; II. Minuta de Resolução para revisar as especificações das Gasolinas Automotivas; II. Aumento do teor de Etanol Anidro por força da Resolução CNPE n.º 9/2025; III. Possibilidade.

Excelentíssimo Senhor Procurador-Geral da ANP,

1. Trata a presente da análise de minuta de resolução elaborada pela Superintendência de Biocombustíveis e Qualidade de Produtos (SBQ), que tem por objetivo principal a modificação das especificações das Gasolinas Automotivas em razão do aumento do percentual de etanol anidro nelas adicionado por força da resolução CNPE n.º 9, de 25 de junho de 2025. Para tanto, será necessário rever a disciplina trazida pela Resolução ANP n.º 807, de 23 de janeiro 2020.

2. A SBQ, através do Ofício n.º 23/2025/SBQ-CPT-CQC/SBQ/ANP-DF (SEI n.º 5107849) e da Nota Técnica n.º 2/2025/SBQ-CPT-CQC/SBQ/ANP-DF (SEI n.º 5107472), em síntese, destaca os seguintes objetivos a serem alcançados com as novas regras:

a) traz o histórico da questão, informando que, de acordo com o art. 2º da Resolução CNPE n.º 9, de 25 de junho de 2025, publicada no D.O.U em 02/07/2025 (SEI n.º 5103502), o teor de etanol anidro a ser adicionado na gasolina C comum passa de 27% para 30% a partir de 1º de agosto de 2025. Destaca que, a partir de estudos coordenados pelo Ministério de Minas e Energia, chegou-se aos aprimoramentos que ora se sugere implementar, a fim que o consumidor final seja efetivamente beneficiado pela maior octanagem decorrente do maior percentual de adição do álcool anidro, porém não receba um combustível de eficiência energética inferior;

b) salienta, ainda, que:

“13. A octanagem de uma gasolina retrata a capacidade de resistência à detonação da mistura ar-combustível, quando submetida a condições extremas de pressão e temperatura. Quando a mistura ar-combustível não é capaz de resistir a tais condições, ocorre o fenômeno denominado detonação (ou batida de pino, ou knock, em inglês), resultando em ruído característico. Caso persista a detonação, falhas graves podem acontecer, tais como derretimento do pistão, desgastes prematuros, erosão do cabeçote e quebra de anéis. Embora motores mais novos já operem em taxa de compressão variável, podendo se ajustar para suportarem octanagens um pouco mais baixas, sem que haja danos mecânicos, o uso de combustíveis de mais baixa octanagem leva à perda de eficiência desses motores.”

14. A resistência à detonação é mensurada pela indústria por três parâmetros: número de octano pesquisa (Research Octane Number - RON), número de octano motor (Motor Octane Number - MON) e índice antidetonante, IAD.

15. A princípio, a medição de RON se correlaciona melhor com motores funcionando a baixa velocidade e em condições mais brandas, enquanto o MON com condições automotivas de mais alta temperatura e de meia aceleração.

16. No entanto, estudos (Kalghatgi, 2001) (Kalghatgi, 2005) mostraram que motores equipados com injeção eletrônica, sobretudo os mais modernos, dotados de sobrealimentação, injeção direta e operando em regimes mais severos,

apresentam melhor correlação com o RON, quando analisados os parâmetros de desempenho e consumo.

17. Os valores de RON e MON de um combustível são obtidos em laboratório, em um motor padrão (motor CFR), seguindo procedimentos estabelecidos em normas de ensaio (ASTM). O valor de IAD é a média aritmética do RON e do MON.

18. Como resultado, a Resolução ANP nº 807/2020, atualmente vigente, estabeleceu limite mínimo de RON 93,0 para gasolina C Comum e de 97,0 para gasolina C Premium. Além disso, foi determinado valor mínimo de 82,0 para o MON.

19. A partir da contextualização sobre os fatores que culminaram nos limites atuais de octanagem constantes da especificação da gasolina, fica mais clara a razão da solicitação trazida no Ofício nº 6/2025/DBIO/SNPGB-MME, no qual o Ministério explica que a atualização regulatória é fundamental para o melhor aproveitamento dos benefícios propiciados pelo novo percentual de mistura de etanol anidro na gasolina, ao passar dos atuais 27% (E27) para 30% (E30), conforme previsto na Lei nº 14.993, de 8 de outubro de 2024, conhecida como Lei do Combustível do Futuro, que estabeleceu:

Art. 32. A Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'Art. 9º É fixado em 27% (vinte e sete por cento) o percentual obrigatório de adição de álcool etílico anidro combustível, em volume, à gasolina em todo o território nacional.

§ 1º O Poder Executivo poderá elevar o percentual referido no caput deste artigo até o limite de 35% (trinta e cinco por cento), desde que constatada a sua viabilidade técnica, ou reduzi-lo a 22% (vinte e dois por cento). '

20. Para o caso do E30, a viabilidade técnica exigida pela Lei foi comprovada recentemente a partir de testes em motores realizados pelo Instituto Mauá de Tecnologia, em protocolo previamente aprovado por Grupo Técnico liderado pelo MME, com participação de representantes do setor automotivo, dos produtores de etanol e da própria ANP.

21. O MME lembra, ainda, que a proposta de aumento do teor de etanol anidro na gasolina teve início no âmbito do Comitê Técnico do Combustível do Futuro (CT-CF), instituído pela Resolução CNPE nº 7/2021. A conclusão daquele Comitê Técnico foi de que a elevação do teor de mistura para 30%, ao também contribuir para elevar a octanagem da gasolina C, favoreceria a eficiência termodinâmica dos motores, razão pela qual tal elevação foi um dos pilares da proposta original do Poder Executivo, materializada por meio do Projeto de Lei do Combustível do Futuro, que foi convertido na Lei nº 14.993/2024.

22. Cabe registrar que o etanol puro possui um RON de aproximadamente 109, valor bastante superior ao observado na gasolina pura, denominada gasolina A, mesmo quando se considera uma gasolina premium. Com isso, quando adicionado à gasolina, o etanol tende a elevar consideravelmente a octanagem da mistura. Embora esse aumento não ocorra de forma linear, e seja influenciado pela composição da gasolina utilizada, estima-se um aumento de cerca de uma unidade no valor do RON da mistura, a cada 3 % de etanol adicionado (Anderson et al., 2012).

IV.3 Identificação dos atores ou grupos afetados pelo problema

23. Os principais afetados pelo problema regulatório identificado são os produtores e importadores de gasolina A, os produtores de etanol anidro combustível e os usuários de veículos dotados de motores a ignição por centelha, tipicamente do ciclo Otto.

V. IDENTIFICAÇÃO DA BASE LEGAL

24. A Lei nº 9.478, em seu art. 8º, estabelece as atribuições da ANP, dentre as quais destacam-se:

'I - implementar, em sua esfera de atribuições, a política nacional de petróleo, de gás natural, de combustíveis e de biocombustíveis, contida na política energética nacional, nos termos do Capítulo I desta Lei, com ênfase na garantia do suprimento de derivados de petróleo, de gás natural e seus derivados, de combustíveis sintéticos e de biocombustíveis, em todo o território nacional, e na proteção dos interesses dos consumidores quanto a preço, a qualidade e a oferta dos produtos;

(...)

XVIII – especificar a qualidade dos derivados de petróleo, gás natural e seus derivados, dos biocombustíveis e do hidrogênio; '

25. Assim, a presente alteração de resolução da especificação da gasolina, atende não apenas ao inciso XVIII, que determina que cabe à ANP especificar a qualidade dos produtos, mas também ao inciso I, em função da implementação de políticas públicas do setor de petróleo, gás natural e biocombustíveis.

VI. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS

26. Em vista das atribuições da ANP, mais especificamente de implementar políticas públicas afetas ao setor de combustíveis e de proteger os interesses dos consumidores quanto à da qualidade dos derivados de petróleo, gás natural e biocombustíveis, a presente Nota Técnica de Regulação tem por objetivo avaliar a viabilidade de se promover, em princípio, a alteração no limite atualmente especificado para a octanagem RON na gasolina, estabelecido pela Resolução ANP nº 807/2020, com vistas ao melhor aproveitamento dos benefícios promovidos pela elevação do teor de etanol anidro na gasolina C para 30%.

VII. PARTICIPAÇÃO SOCIAL

27. Ressalta-se, como participação social, os ofícios:

- GITE/AR - DPBR-2025-30261 (SEI [4959193](#)) da Petrobras, o qual foi precedido de reunião técnica entre Petrobras e SBQ, no qual a empresa manifestou preocupação quanto ao RON para o caso de eventual redução do teor de etanol anidro na gasolina e, assim, sugeriu, em uma possível revisão da Resolução ANP nº 807/2020, a introdução de uma tabela, na qual seja prevista de antemão qual RON da Gasolina C estará vigente para cada teor da mistura de etanol anidro na gasolina em vigor, desde o E22 até o E30.

- Ofício nº 6/2025/DBIO/SNPGB-MME (SEI [5016438](#)) do MME, proposto na 1ª reunião do Comitê Técnico Permanente do Combustível do Futuro instituído pela Resolução CNPE nº 12/2024.

28. Adicionalmente, faz-se importante destacar que, tanto o Grupo Técnico responsável por avaliar a viabilidade técnica do E30, instituído pela Resolução CNPE nº 7/2023, quanto o Comitê Técnico do Combustível do Futuro (CT-CF), instituído em 2021, ambos coordenados pelo MME, contaram com a participação ativa de representantes da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) e da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA), oportunidades nas quais tais associações assinalaram os benefícios advindos de uma eventual elevação nos valores de RON na gasolina automotiva brasileira.

VIII. IDENTIFICAÇÃO DAS ALTERNATIVAS

29. Conforme reportado em IV.1, a evolução da qualidade da gasolina comercializada no Brasil foi trazida pela Resolução ANP nº 807/2020, que implementou a inclusão de limite mínimo 93,0 para o parâmetro RON, e o estabelecimento de limite mínimo de massa específica para gasolina C, visando evitar o uso de gasolinas que pudessem aumentar consumo e reduzir a eficiência dos motores.

30. Assim, diante de tais características e da motivação trazida no nº 6/2025/DBIO/SNPGB-MME, que menciona o melhor aproveitamento dos benefícios ao consumidor propiciados pelo novo percentual do etanol anidro na gasolina, foram concebidas três alternativas regulatórias, a saber:

a) Manutenção da regra atual, estabelecida na Resolução ANP nº 807, de 2020, qual seja, não alterar nenhum parâmetro da especificação da gasolina;

b) Alteração do regulamento atual apenas no parâmetro RON, passando do limite mínimo atual 93,0 para 94,0, a fim de refletir tão somente o benefício trazido pelo etanol anidro a esta propriedade na mistura final, gasolina C; e

c) Alteração na tabela de massa específica da gasolina A, de modo a manter a mesma qualidade atual para tal parâmetro, além da já proposta elevação do limite mínimo do RON, de 93,0 para 94,0.

31. A avaliação das opções regulatórias encontra-se pormenorizada na seção seguinte da presente Nota Técnica.

IX. AVALIAÇÃO DAS ALTERNATIVAS

32. Conforme elencado no item VIII, três alternativas regulatórias foram identificadas como potencialmente aplicáveis no contexto da presente Nota Técnica, as quais serão exploradas a seguir.

IX.1 Manutenção da regra atual.

33. A primeira alternativa a ser avaliada é a que considera a manutenção da regra atual, tal como estabelecida na Resolução ANP nº 807, sem que se promova nenhuma alteração nas especificações da gasolina.

34. Conforme já mencionado anteriormente, um dos benefícios advindos da adição de etanol à gasolina é o seu potencial para elevar a octanagem da mistura, incremento esse que pode ser de até uma unidade de RON para cada 3% de etanol adicionado à mistura, considerando-se uma mesma gasolina base. Isso posto, conclui-se, por analogia, ser possível obter uma gasolina C E30, com a mesma octanagem atualmente prevista para o E27, qual seja 93,0, utilizando-se uma gasolina de composição mais pobre, ou seja, constituída de correntes de hidrocarbonetos que resultam em menor octanagem da gasolina A.

35. Adicionalmente, sabe-se que o etanol anidro possui densidade energética inferior à da gasolina, motivo pelo qual um aumento previsto no percentual de etanol na mistura, de 27% para 30%, tende a resultar em combustível de densidade energética ligeiramente inferior, o que resulta em consumo de combustível ligeiramente maior. Tal efeito poderia ser contornado pela adoção de gasolinas base de massa específica (ME) um pouco mais elevada, visto que quanto maior a ME de um hidrocarboneto, maior o seu potencial energético.

36. Nesse contexto, a Nota Técnica nº 3/2019/SBQ-CPT-CQC/SBQ-e (SEI [5016438](#)) trouxe a seguinte explicação relacionada à massa específica:

'A massa específica de um combustível é característica de extrema importância por estar diretamente relacionada ao seu potencial energético. Isso porque quanto maior a massa específica, maior será a massa de combustível injetada no motor, para um mesmo volume do combustível. Maior massa de combustível resulta em maior quantidade de energia gerada pelo motor em um ciclo de combustão em virtude da maior densidade energética do combustível injetado no cilindro do motor.'

(...)

O Worldwide Fuel Charter (ACEA, 2013), documento elaborado por associações de fabricantes de veículos de todo o mundo que buscam harmonizar e sugerir recomendações para a qualidade de combustíveis apresentou, em seu mais recente documento, a sugestão de faixa para massa específica entre 720 a 775 kg/m³ (15 °C) para países que caminham para políticas mais restritivas com relação às emissões veiculares, caso em que o Brasil se enquadra pela adoção das novas fases L7 e L8 do Proconve.

No país, em virtude da adição de 27% de etanol anidro à gasolina A (resultando no E27), o atendimento a limite mínimo de massa específica em gasolina C é facilitado, considerando que esse biocombustível possui massa específica, a 20 °C, em torno de 791,5 kg/m³. A adição desse biocombustível na gasolina A vai aumentar de forma natural a massa específica a 20 °C final da mistura de E27 (teor de etanol em vigor).’.

37. A associação dos dois fatores mencionados anteriormente demonstra que, em um cenário de adoção do E30, caso sejam mantidas as especificações atualmente estabelecidas para o E27, além de não haver ganho real para o consumidor, proporcionado pela elevação da octanagem, ainda se estabeleceria uma brecha regulatória que permitiria o uso de gasolinas mais “pobres”, por parte de produtores e importadores.

38. Isso posto, resta claro que a manutenção da regra atual pode não trazer benefícios ao consumidor por permitir que seja utilizada uma gasolina A de qualidade inferior à usada atualmente, para composição do E30, acarretando o não aproveitamento dos benefícios do etanol para elevação da octanagem da gasolina C, além da maior redução no poder energético, pela manutenção da ME, fazendo com que tal alternativa regulatória não se mostre apropriada.

IX.2. Alteração no limite mínimo para a octanagem da gasolina C.

39. A segunda alternativa regulatória aqui apresentada consiste em se promover um ajuste no regulamento atual, apenas no que tange ao parâmetro de octanagem RON, com uma elevação do limite mínimo, atualmente em 93,0, para 94,0. Tal proposta tem por objetivo garantir que o incremento potencial no RON, de uma unidade, proveniente da elevação do teor de etanol na gasolina, dos atuais 27% para 30%, seja de fato alcançado e tenha seu benefício refletido quando do uso do combustível. Isso porque, conforme já mencionado na seção IV acima, o RON do etanol puro é de, aproximadamente, 109, valor bastante superior ao observado na gasolina pura. Com isso, a adição do etanol à gasolina tende a elevar a octanagem da mistura, favorecendo o desempenho dos motores.

40. Nesse sentido, o Ofício nº 6/2025/DBIO/SNPGB-MME (SEI 5016438) ressalta, com muita propriedade, os benefícios da elevação da octanagem, mais especificamente, do parâmetro RON, conforme abaixo:

‘Compete lembrar que a proposta de elevação desse teor de mistura foi amplamente discutida no âmbito do Comitê Técnico do Combustível do Futuro (CT-CF), instituído pela Resolução CNPE nº 7/2021. A conclusão daquele Comitê Técnico foi de que a elevação do teor de mistura para 30%, ao também contribuir para elevar a octanagem da gasolina C, favoreceria a eficiência termodinâmica dos motores. Diante disso, tal elevação foi um dos pilares da proposta original do Poder Executivo, materializada por meio do Projeto de Lei do Combustível do Futuro, que foi convertido na referida lei.’.

41. Assim, resta claro que a alteração da Resolução ANP nº 807, de 2020, estabelecendo a elevação na octanagem RON da gasolina, do limite atual de 93,0 para 94,0, quando da alteração do teor de etanol na gasolina C para 30%, configura-se em melhoria importante na especificação do combustível, pelo aproveitamento dos benefícios do etanol para elevação da octanagem da gasolina C. Deve-se ponderar que, em caso de eventual redução do teor de etanol anidro na gasolina, ainda que temporária, o limite de RON a ser adotado para qualquer valor inferior a 30% e até o mínimo de 22%, menor valor estabelecido pela Lei, deverá de 93,0, uma vez que os avanços nos motores não permitem utilização de valores de RON inferiores a 93,0, sob risco de prejuízos ao consumidor. Além disso, como, de acordo com a literatura, a cada 3% de etanol adicionado à gasolina tem-se o incremento de 1 unidade de RON, para eventuais reduções do teor de etanol para 28% ou 29%, recomenda-se a adoção de RON 93,0, como é especificado atualmente para E27.

42. No entanto, o ajuste tão somente da octanagem permitiria o uso de gasolinas tipo A mais leves na composição do E30, em relação àquelas atualmente usadas para compor a gasolina C (E27), o que não se mostraria uma alternativa regulatória adequada, uma vez que o que se busca é a manutenção da qualidade atual da gasolina A.

IX.3. Alteração nos limites mínimo para a octanagem e adequação da tabela de massa específica da gasolina A.

43. A terceira e última alternativa regulatória levantada na presente Nota Técnica consiste em se promover um ajuste no regulamento atual, que vai além da alteração do limite mínimo do RON, de 93,0 para 94,0, contemplando também um ajuste na massa específica da gasolina A, conforme disposto na Tabela 2 da Resolução 807, de 2020.

44. A definição dos valores constantes da referida Tabela 2, quando da construção da Resolução 807, visou a garantir que a gasolina A, a ser utilizada para composição da gasolina C, tivesse massa específica apropriada para atendimento ao limite especificado, de 715,0 mg/kg. No entanto, à época da construção da regra, o limite máximo previsto em Lei, para o teor de etanol, era de 27%, motivo pelo qual esse é o maior teor previsto na tabela.

45. Para o novo limite proposto, de 30%, o atendimento ao limite de 715 mg/kg para a gasolina C poderia, teoricamente, ser atendido por uma gasolina A de massa específica inferior à atualmente exigida, de 688,9 mg/kg. No entanto, como o propósito da elevação de teor é, além dos ganhos ambientais, o fornecimento de um combustível que traga também

ganhos de eficiência, pelo aumento da octanagem, não se mostra apropriado permitir o uso de gasolinas A de menor massa específica. Por esse motivo, pretende-se manter mesmo o valor mínimo de massa específica exigido atualmente para a gasolina A, do E27, também para a gasolina A a ser utilizada para a composição do E30.

46. Desse modo, com base nos argumentos aqui trazidos, constata-se que a opção regulatória com maior potencial para garantir a real promoção dos potenciais benefícios advindos da elevação do teor de etanol na gasolina C comum, dos atuais 27% para 30% em volume, é a que prevê, além da elevação da octanagem RON desse combustível, dos atuais 93,0 para 94,0, a manutenção da massa específica da gasolina A pela adoção do valor mínimo de 688,9 kg/m³ para a massa específica da gasolina A para teores de etanol anidro variando de 27 a 30%.

47. De ressaltar que, todas as considerações acima são válidas apenas para a gasolina C comum, uma vez que o teor de etanol anidro da gasolina C premium permaneceu em 25% v/v de acordo com a Resolução CNPE nº 9/2025.

IX. CONCLUSÃO E ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E MONITORAMENTO

48. Em vista das informações trazidas na presente Nota Técnica, a SBQ entende ser necessário promover a alteração da Resolução ANP nº 807/2020, que trata das especificações da gasolina automotiva, com vistas à adequação dos seguintes parâmetros para a Gasolina C Comum:

- RON mínimo: dos atuais 93,0 para 94,0; e

- Atualização da tabela de massa específica da gasolina A, adotando o valor de 688,9 kg/m³, para teores de etanol anidro variando de 27% a 30% v/v.

49. Por se tratar de medida regulatória, que tem por objetivo o melhor aproveitamento pelo consumidor dos benefícios propiciados pelo novo percentual de etanol anidro na gasolina C, e considerando que o CNPE deliberou pelo início do E30 em 1º de agosto próximo, sugere-se, adicionalmente, redução no período de consulta pública, **passando dos 45 dias, previstos na Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, para 5 dias.**

50. Sobre a consulta pública, a Lei nº 13.848/2019, Lei das Agências Reguladoras, determina que:

'Art. 9º Serão objeto de consulta pública, previamente à tomada de decisão pelo conselho diretor ou pela diretoria colegiada, as minutas e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços prestados.

(...)

§ 2º Ressalvada a exigência de prazo diferente em legislação específica, acordo ou tratado internacional, o período de consulta pública terá início após a publicação do respectivo despacho ou aviso de abertura no Diário Oficial da União e no sítio da agência na internet, e terá duração mínima de 45 (quarenta e cinco) dias, ressalvado caso excepcional de urgência e relevância, devidamente motivado.'

Portanto, entende-se que há motivação que justifique período de consulta pública inferior a 45 dias, de modo a assegurar ao consumidor o melhor aproveitamento dos benefícios propiciados pelo novo percentual do etanol anidro na mistura com a gasolina.'.

3. A análise que se fará a seguir consistirá na verificação do atendimento ao Decreto n.º 12.002/2024, que regulamenta a Lei Complementar n.º 95/98, que, por sua vez, estabelece as normas para a elaboração e redação de projetos de atos normativos no âmbito do Poder Executivo, além da aferição da compatibilidade entre as normas integrantes da minuta e os instrumentos normativos de hierarquia superior.

4. Da leitura da minuta em tela (SEI n.º 5108525), entende-se que não há reparo a se efetuar.

5. A motivação para a edição do ato encontra-se devidamente detalhada no Ofício n.º 23/2025/SBQ-CPT-CQC/SBQ/ANP-DF (SEI n.º 5107849) e na Nota Técnica n.º 2/2025/SBQ-CPT-CQC/SBQ/ANP-DF (SEI n.º 5107472), em conformidade com os artigos 2º e 50, ambos da Lei n.º 9.784/99 (dever da Administração Pública de motivar os atos administrativos normativos, entre outros).

6. No que toca à análise do mérito da norma ora proposta, tem-se que a norma possui índole eminentemente técnica e que não existe qualquer incompatibilidade, em tese, entre a mesma e qualquer instrumento normativo de superior hierarquia. Ao contrário, a regra proposta possui embasamento normativo, por estar inserida nas atribuições desta Agência Reguladora insculpidas no art. 8º, incisos I, V, VII, XV, XVI, XVII e XVIII da Lei do Petróleo e no art. 1º, caput e § 1º, da Lei n.º 9.847/99, bem como na multicitada Resolução CNPE n.º 9/2025.

7. No que toca à Análise de Impacto Regulatório (AIR), determinada pelo art. 5º da Lei 13.874/2019 e art. 6º da Lei n.º 13.848/2019 e regulamentada pelo Decreto n.º 10.411/2020, entende-se assistir razão à SBQ quanto à sua dispensa da, na medida em que a presente alteração se dá a fim de atendimento ao art. 2º da Resolução CNPE n.º 9/2025. Tal circunstância a faz se enquadrar no art. 4º do citado Decreto - o qual estabelece as situações de dispensa da AIR, uma vez que se trata efetivamente da situação descrita em seu inciso II "ato normativo destinado a disciplinar direitos ou obrigações definidos em norma

hierarquicamente superior que não permita, técnica ou juridicamente, diferentes alternativas regulatórias.”. Na forma do art. 4º, §1º, do Decreto n.º 10.411/2020, em tal situação, a AIR poderá ser substituída por Nota Técnica que fundamente a modificação. Trata-se da Nota Técnica n.º 2/2025/SBQ-CPT-CQC/SBQ/ANP-DF (SEI n.º 5107472), parcialmente transcrita acima.

8. Com relação ao prazo para a consulta pública, entende-se que está devidamente justificada pela SBQ a diminuição do período mínimo de quarenta e cinco para cinco dias de duração, previsto no art. 9º, § 2º, da Lei n.º 13.848/2019, em função exatamente da exiguidade de prazo de que dispõe a ANP para implementar as especificações decorrentes do aumento do percentual de adição do etanol anidro na gasolina C comum automotiva, de 27% para 30%. Com efeito, a Resolução CNPE n.º 9/2025 foi editada em 25/06/2025, publicada no D.O.U. em 02/07/2025 e o prazo para a modificação começar a viger é 1º de agosto de 2025 - inferior a um mês, portanto. Tem-se, assim, que a urgência se encontra devidamente motivada.

9. Ante o exposto, não se enxerga óbice de natureza jurídica ao prosseguimento do processo, com a deliberação da questão por parte da Diretoria Colegiada da ANP, a fim de que seja a minuta submetida ao escrutínio de consulta e audiência públicas, em cumprimento ao art. 19 da Lei do Petróleo, à Resolução ANP n.º 846/2021 e à Instrução Normativa ANP n.º 08/2021.

À consideração superior.

Rio de Janeiro, 08 de julho de 2025.

HENRIQUE PASQUINELLI CASTELLO DE ALMEIDA OLIVEIRA
PROCURADOR FEDERAL

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <https://supersapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 48610214418202515 e da chave de acesso 030a5f58



Documento assinado eletronicamente por HENRIQUE PASQUINELLI CASTELLO DE ALMEIDA OLIVEIRA, com certificado A1 institucional (*.AGU.GOV.BR), de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 2701200345 e chave de acesso 030a5f58 no endereço eletrônico <https://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): HENRIQUE PASQUINELLI CASTELLO DE ALMEIDA OLIVEIRA, com certificado A1 institucional (*.AGU.GOV.BR). Data e Hora: 08-07-2025 21:07. Número de Série: 24688056426646610828629120681. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO Final SSL.