



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 185/2026/PFANP/PGF/AGU

NUP: 48610.210010/2025-66

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

ASSUNTOS: DIREITO ADMINISTRATIVO E OUTRAS MATÉRIAS DE DIREITO PÚBLICO

EMENTA: I. Parecer n.º 185/2026/PF-ANP/PGF/AGU; II. Minuta de Resolução para revisar a disciplina da especificação dos combustíveis aquaviários; II. Adequação das regras regulatórias à disciplina da Norma ISO 8217:2024 ; III. Possibilidade.

Excelentíssimo Senhor Subprocurador-Chefe 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 atualização das normas regulatórias relativas a parte das regras trazidas pela Norma ISO n.º 8217, de maio de 2024, as quais objetivam modernizar a classificação dos combustíveis marítimos, os parâmetros de qualidade, seus requisitos de estabilidade e compatibilidade, o controle de contaminantes e as exigências de informação associadas ao fornecimento de óleo diesel marítimo e óleo combustível marítimo, excetuados os requisitos, classes ou parâmetros cuja adoção integral não se justificam atualmente no mercado brasileiro na visão da SBQ. Para tanto, será necessário rever a disciplina trazida pela Resolução ANP n.º 903, de 18 de novembro de 2022.

2. A SBQ, através do Ofício n.º 92/2026/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ (SEI n.º 6109192) e da Nota Técnica de Regulação n.º 1/2026/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ (SEI n.º 6067458), em síntese, destaca os seguintes objetivos a serem alcançados com as novas regras:

a) traz o histórico da questão, informando a necessidade de alteração das regras regulatórias em razão das regras aprovadas pela Norma ISO 8217:2024, as quais visam modernizar a classificação dos combustíveis marítimos, os parâmetros de qualidade, seus requisitos de estabilidade e compatibilidade, o controle de contaminantes e as exigências de informação associadas ao fornecimento de óleo diesel marítimo e óleo combustível marítimo. Tais diretrizes estão em consonância com o art. 225 da Constituição Federal e com o art. 8º, inciso IX, da Lei do Petróleo, no sentido do uso racional dos recursos energéticos e da proteção ao meio ambiente;

b) salienta, ainda, que a Análise de Impacto Regulatório (AIR) é dispensável, a teor do artigo 4º, incisos VI e VIII, do Decreto n.º 10.411/2020. Sem embargo, na Nota Técnica citada, aponta como solução regulatória mais adequada para atualizar as normas brasileiras a revisão da Resolução ANP n.º 903/2022. Destaca, ainda, que:

“III. NÃO APLICABILIDADE OU DISPENSA DE REALIZAÇÃO DE AIR

Com a publicação da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, que entre outras disposições estabeleceu o processo decisório das agências reguladoras, houve importante alteração para elaboração e revisão de atos normativos que deverão ser precedidos da realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR).

Tais alterações são atualmente norteadas pelo Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020, que definiu os procedimentos a serem adotados para a elaboração de AIR no âmbito da Administração Pública Federal. Contudo, cabe mencionar os casos de dispensa previstos no artigo 4º do referido Decreto:

‘Art. 4º A AIR poderá ser dispensada, desde que haja decisão fundamentada do órgão ou da entidade competente, nas hipóteses de:

I - urgência;

II - ato normativo destinado a disciplinar direitos ou obrigações definidos em norma hierarquicamente superior que não permita, técnica ou juridicamente, diferentes alternativas regulatórias;

III - ato normativo considerado de baixo impacto;

IV - ato normativo que vise à atualização ou à revogação de normas consideradas obsoletas, sem alteração de mérito;

V - ato normativo que vise a preservar liquidez, solvência ou higidez:

a) dos mercados de seguro, de resseguro, de capitalização e de previdência complementar;

b) dos mercados financeiros, de capitais e de câmbio; ou

c) dos sistemas de pagamentos;

VI - ato normativo que vise a manter a convergência a padrões internacionais;

VII - ato normativo que reduza exigências, obrigações, restrições, requerimentos ou especificações com o objetivo de diminuir os custos regulatórios; e

VIII - ato normativo que revise normas desatualizadas para adequá-las ao desenvolvimento tecnológico consolidado internacionalmente, nos termos do disposto no [Decreto nº 10.229, de 5 de fevereiro de 2020](#).

§ 1º Nas hipóteses de dispensa de AIR, será elaborada nota técnica ou documento equivalente que fundamente a proposta de edição ou de alteração do ato normativo.

§ 2º Na hipótese de dispensa de AIR em razão de urgência, a nota técnica ou o documento equivalente de que trata o § 1º deverá, obrigatoriamente, identificar o problema regulatório que se pretende solucionar e os objetivos que se pretende alcançar, de modo a subsidiar a elaboração da ARR, observado o disposto no art. 12.

§ 3º Ressalvadas informações com restrição de acesso, nos termos do disposto na [Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011](#), a nota técnica ou o documento equivalente de que tratam o § 1º e o § 2º serão disponibilizados no sítio eletrônico do órgão ou da entidade competente, conforme definido nas normas próprias.'

Na análise em epígrafe, o presente ato regulatório se enquadra na dispensa de AIR pelos incisos VI e VIII do art. 4º acima transcrito, uma vez que trará a atualização da Resolução ANP nº 903, de 2022 em consonância com a nova ISO 8217:2024, referência internacional que norteia o mercado de combustíveis marítimos, sendo frequentemente incorporada por referência em contratos de fornecimento, especificações técnicas de motores e regulamentos, tornando-se padrão técnico relevante para o mercado internacional de combustíveis de uso aquaviários.

Nesse sentido, a presente Nota Técnica pretende fundamentar a proposta de revisão da Resolução ANP nº 903, de 2022 (reedição da Resolução ANP nº 52, de 2010) incorporando as alterações previstas na ISO 8217:2024, mas sem se afastar da realidade nacional.

A Superintendência de Biocombustíveis e Qualidade de Produtos (SBQ) entende que as alterações propostas representam importante avanço para o aperfeiçoamento e atualização do arcabouço regulatório aplicável à comercialização dos combustíveis de uso aquaviários, com potencial para fortalecer o setor, ampliar a segurança jurídica e estimular o aumento da participação de biocombustíveis na matriz energética nacional.

IV. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA

A Resolução ANP nº 903, de 2022, se encontra atualmente baseada em versões anteriores da norma ISO 8217, as quais não contemplam integralmente as atualizações técnicas introduzidas na edição de 2024.

IV.1 Histórico

A Resolução ANP nº 52, de 29 de dezembro de 2010, regulamentou as especificações de qualidade dos combustíveis aquaviários comercializados no território nacional, adotando como principais referências técnicas a norma internacional ISO 8217 em sua terceira e quarta edições, publicadas em 2005 e 2010, respectivamente. No âmbito do regulamento nacional, as Tabelas I e II refletiam as especificações constantes da ISO 8217:2005, enquanto as Tabelas III e IV incorporavam parâmetros introduzidos em revisões posteriores da referida norma internacional.

A resolução previa ainda que: “Art. 3º A ANP determinará a adição obrigatória de biodiesel aos combustíveis aquaviários quando as condições técnico-operacionais para o uso seguro da mistura estiverem estabelecidas.”

A fim de refletir comando importante dado pela International Maritime Organization (IMO), em 2019, a referida resolução foi alterada, reduzindo o teor de enxofre do diesel marítimo de 3,5% para 0,5%. No entanto, manteve o limite de 3,5% para o caso das embarcações dotadas de sistema de limpeza de gases de escape.

Posteriormente, em 18 de novembro de 2022, em atendimento ao Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019, a resolução foi atualizada sem alteração de mérito, dando origem à Resolução ANP nº 903, de 2022, que atualmente é a regra nacional que dispõe sobre as especificações de qualidade dos combustíveis de uso aquaviário comercializados no território nacional. Nessa ocasião, foram incluídas metodologias para

determinação da cor ASTM (ASTM D 6045), viscosidade cinemática a 40°C (ASTM D7042) e ponto de fluidez (ASTM D5950).

Já em 2023, foi realizada a alteração da resolução para inclusão da obrigatoriedade de se adicionar corante violeta ao óleo diesel marítimo comercializado na região Norte, ficando facultada a adição para o produto comercializado nas demais regiões do país.

Em maio de 2024, foi publicada a 7ª edição da norma ISO 8217, com alterações relevantes na classificação dos combustíveis marítimos, nos parâmetros de qualidade, nos requisitos de estabilidade e compatibilidade, no controle de contaminantes e nas exigências de informação associadas ao fornecimento de óleo diesel marítimo e óleo combustível marítimo.

Diante da atualização da norma internacional e considerando a evolução tecnológica observada no setor marítimo, a Superintendência de Biocombustíveis e Qualidade de Produtos (SBQ) identificou a necessidade de aprimoramento do regulamento vigente, incluindo, entre outros aspectos:

- i) inclusão expressa de combustíveis aquaviários de origem renovável e sintética;
- ii) ajuste de limites de especificação;
- iii) atualização de métodos de ensaio;
- iv) reestruturação das tabelas de especificação; e
- v) aprimoramento dos requisitos relacionados à estabilidade, compatibilidade e controle de contaminantes.

V. IDENTIFICAÇÃO DA BASE LEGAL

A competência da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP para regular as especificações da qualidade dos combustíveis comercializados no território nacional decorre da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, que instituiu a Política Energética Nacional e criou a Agência.

Nos termos do art. 8º da referida Lei, compete à ANP regular, contratar e fiscalizar as atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, do gás natural e dos biocombustíveis, incluindo a garantia do abastecimento nacional de combustíveis e a proteção dos interesses da sociedade quanto à qualidade dos produtos, à segurança das operações e à adequada prestação dos serviços associados a essas atividades.

No exercício dessas atribuições, cabe à ANP estabelecer especificações técnicas e parâmetros de qualidade para combustíveis comercializados no país, bem como promover sua atualização sempre que necessário para refletir a evolução tecnológica dos produtos energéticos, assegurar a segurança operacional das aplicações e manter a harmonização com padrões técnicos internacionalmente reconhecidos.

A atuação regulatória da ANP no que se refere aos biocombustíveis foi posteriormente reforçada pela Lei nº 12.490, de 16 de setembro de 2011, que ampliou o escopo de atuação da Agência no âmbito da regulação e fiscalização da produção, comercialização e qualidade dos biocombustíveis.

Adicionalmente, a Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, estabeleceu diretrizes para a promoção da expansão da produção e do uso de biocombustíveis no país, com o objetivo de contribuir para a segurança do abastecimento energético e para a mitigação das emissões de gases de efeito estufa, reforçando a importância da atuação regulatória da ANP na definição de especificações técnicas que assegurem a qualidade e a sustentabilidade desses produtos.

No âmbito específico dos combustíveis aquaviários, a Resolução ANP nº 903, de 2022, estabelece as especificações da qualidade dos combustíveis aquaviários comercializados no território nacional, tendo como referência técnica a norma internacional ISO 8217, amplamente adotada no comércio marítimo internacional.

A atualização dessa regulamentação insere-se no exercício das competências legais da ANP de promover a adequada regulação do mercado de combustíveis, assegurando a qualidade dos produtos comercializados, a segurança operacional das embarcações e a convergência do regulamento nacional com os padrões técnicos internacionalmente reconhecidos.

Adicionalmente, a proposta de revisão normativa observa os princípios e diretrizes estabelecidos pela Lei nº 13.848, de 2019, que dispõe sobre a gestão, organização e processo decisório das agências reguladoras, incluindo a adoção de boas práticas regulatórias, a promoção da transparência e a busca pela previsibilidade e segurança jurídica no ambiente regulatório.

Ademais, o Brasil é signatário da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL 73/78). As Convenções Internacionais são documentos firmados com o objetivo de definir padrões mínimos a serem seguidos pelos países no tocante a temas de interesse geral. Normalmente, os assuntos são discutidos em conferências multilaterais, de modo que os Estados possam participar ativamente da construção do documento. As convenções costumam ser ratificadas pelos Estados por meio de um ato soberano e, por conseguinte, são utilizadas como parâmetro oficial.

Em razão disso, o Brasil endossa e cumpre convenções e códigos internacionais que regulamentam temáticas do setor aquaviário, como transporte, infraestrutura, segurança e sustentabilidade.

VI. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS

VI.1 Objetivo Geral

Promover a atualização das especificações nacionais aplicáveis aos combustíveis aquaviários, de forma a garantir sua compatibilidade com os padrões técnicos internacionalmente adotados, assegurar a qualidade desses combustíveis e a segurança operacional em suas aplicações, além de permitir a adequada incorporação de novas composições de combustíveis decorrentes da evolução tecnológica e da transição energética no setor marítimo.

VI.2 Objetivos Específicos

- 1. Atualizar os parâmetros técnicos e métodos de ensaio das especificações de combustíveis aquaviários, em alinhamento com a ISO 8217:2024 e com os padrões técnicos internacionalmente utilizados;*
- 2. Reestruturar as tabelas de especificação, refletindo a diversidade de combustíveis de uso aquaviários;*
- 3. Estabelecer parâmetros técnicos para a presença controlada de componentes de origem renovável nos combustíveis aquaviários;*
- 4. Aprimorar critérios de estabilidade, compatibilidade e controle de contaminantes;*
- 5. Contribuir para a previsibilidade regulatória no mercado de abastecimento de uso aquaviários, assegurando coerência com as normas vigentes e diretrizes internacionais aplicáveis ao transporte marítimo, em especial aquelas estabelecidas pela International Maritime Organization (IMO).*

VII. PARTICIPAÇÃO SOCIAL

Como etapa preliminar da presente revisão regulatória, foram realizadas reuniões com o MME (SEI 5813400), com Ministério de Portos e Aeroportos e ANTAQ (SEI 5917351) e com o mercado (SEI 5840483), nas quais a ANP apresentou as diretrizes e objetivos da revisão regulatória (SEI 5813361 e 5813436). Na reunião com os agentes de mercado, os participantes solicitaram prazo para envio de contribuições, o que foi aceito e recebido até 10/04/2026.

De forma resumida, as seguintes contribuições preliminares do mercado foram incorporadas à minuta:

adição de combustível renovável ao combustível tradicional de petróleo é voluntária;

a minuta assegura requisitos mínimos de qualidade, dados definidos nas tabelas de especificações para ODM, OCM, biodiesel e diesel verde, bem como a rastreabilidade documental da qualidade, exigida por meio dos certificados da qualidade e dos boletins de conformidade;

em alinhamento à ISO 8217:2024, a minuta prevê de forma clara a possibilidade de utilização de combustíveis contendo até 100% de biodiesel, consolidando o reconhecimento técnico do B100 para uso marítimo, como uso regular conforme especificação e não como exceção;

exclusão do atual art. 3º da Resolução ANP nº 903, de 2022, que estabelece que “a ANP determinará a adição obrigatória de biodiesel aos combustíveis aquaviários quando as condições técnico-operacionais para o uso seguro da mistura estiverem estabelecidas”;

alinhamento com a ISO 8217:2024, restringindo-se aos combustíveis líquidos enquadrados no escopo da norma ISO 8217 (combustíveis aquaviários convencionais, biodiesel/FAME, HVO, componentes sintéticos ou renováveis apenas quando consistem em hidrocarbonetos quimicamente indistinguíveis dos derivados de petróleo);

à semelhança do previsto no art. 5º da Resolução ANP nº 997, de 2026 (especificação do JET), a minuta permite que os operadores logísticos contratados possam realizar as misturas dos combustíveis aquaviários tradicionais de petróleo com os combustíveis alternativos permitindo maior flexibilidade logística;

a minuta preserva e complementa a disciplina relativa ao atendimento ao disposto no Anexo VI da Convenção MARPOL pelos produtores, importadores, distribuidores de combustíveis líquidos, transportadores-revendedores-retalhistas (TRR), transportadores-revendedores-retalhistas na navegação interior (TRRNI) e comerciais exportadoras, especialmente para contemplar a identificação de combustíveis renováveis e sintéticos na documentação de abastecimento; e

o biodiesel deve atender às especificações previstas na Resolução ANP nº 920, de 2023.

As contribuições recebidas e que não são da competência da SBQ foram enviadas à Superintendência de Infraestrutura e Movimentação - SIM (Ofício 65 - SEI [5980776](#)), à Superintendência de Produção de Combustíveis - SPC (Ofício 66 - SEI [5980806](#)), à Superintendência de Distribuição e Logística - SDL (Ofício 67 - SEI [5980816](#)) e à Superintendência de Tecnologia e Meio Ambiente - STM (Ofício 68 - SEI [5980827](#)). Além disso, foi encaminhada consulta (Ofício 77 - SEI [6014640](#)) à Superintendência de Fiscalização do Abastecimento - SFI, a fim de avaliar eventuais impactos em ações de fiscalização. As respectivas áreas responderam, conforme constam no presente processo (SEI [6017405](#), [6025987](#), [6044196](#), [6033318](#) e [6028958](#)).

Dentro do rito regulatório de praxe, a proposta de revisão normativa será submetida a processo de participação social, por meio de consulta e audiência públicas, permitindo a manifestação de agentes regulados, entidades representativas, usuários, especialistas e demais interessados.

A participação social constitui instrumento essencial para identificar potenciais impactos operacionais da proposta regulatória; revelar aspectos técnicos ou operacionais não identificados previamente pela análise interna da Agência; mapear eventuais dificuldades de implementação; receber contribuições técnicas

adicionais dos agentes do setor; e aprimorar a redação normativa, contribuindo para maior transparência e previsibilidade no processo regulatório.

(...)

XI. PROPOSTAS DE ALTERAÇÕES NA RESOLUÇÃO ANP Nº 903, DE 2022

Após a análise das opções regulatórias e da avaliação dos combustíveis alternativos, são apresentadas, nesta seção, as principais alterações complementares propostas na minuta revisora da Resolução ANP nº 903, de 2022, com ênfase nos ajustes normativos que não foram detalhados nos itens anteriores.

A minuta revisora reorganiza a estrutura da resolução em capítulos temáticos, com o objetivo de conferir maior clareza e sistematicidade ao texto normativo, em conformidade com as técnicas de redação legislativa aplicáveis. Também atualiza a ementa e revisa definições, especialmente o conceito de combustíveis de uso aquaviário, que passa a abranger hidrocarbonetos e ésteres derivados de fontes renováveis ou sintéticas, bem como suas misturas, além da inclusão das definições de Gas to Liquid (GTL) e Power to Liquid (PtL), necessários para delimitar tecnicamente as rotas sintéticas admitidas.

Foi revisado o dispositivo que veda, expressamente, a adição, aos combustíveis de uso aquaviário, de óleo vegetal, sebo animal, resíduos, rejeitos, borras, materiais recuperados, solventes usados, óleos lubrificantes usados ou contaminados, bem como de qualquer substância não expressamente admitida pela Resolução. A medida tem caráter preventivo e visa reforçar a proteção da qualidade dos combustíveis, a segurança operacional das embarcações e a mitigação de riscos associados à presença de materiais de origem desconhecida ou de contaminante.

Quanto ao controle da qualidade, foram atualizadas as regras de amostragem, análise e emissão de certificado da qualidade e boletim de conformidade, incorporando referências a métodos de amostragem em suas edições vigentes e disciplinando, de forma mais clara, as responsabilidades dos produtores, importadores e distribuidores. Tais regras seguem aquelas aplicadas a outros combustíveis líquidos. Foi ainda introduzida a disciplina da amostra-testemunha, com previsão de requisitos de armazenamento, lacração, rastreabilidade ao certificado da qualidade e prazo de guarda à disposição da ANP.

A minuta mantém a possibilidade, já prevista na resolução vigente, de que o atendimento ao limite do teor de gás sulfídrico (H_2S) do óleo combustível marítimo seja verificado no tanque do terminal marítimo ou aquaviário, quando não for possível ao produtor realizar essa verificação no tanque da refinaria. O novo dispositivo explicita que essa regra se aplica às Tabelas 2, 3 e 4 do Anexo, alinhando-o à reestruturação das tabelas promovida pela minuta, e que deve ser comprovado no certificado da qualidade emitido antes da comercialização do produto.

Em virtude da inclusão dos combustíveis renováveis e sintéticos para uso aquaviário, foi incluído dispositivo definindo as regras de controle da qualidade e quem são os agentes responsáveis pela mistura de ODM ou OCM com esses combustíveis: produtores, distribuidores de combustíveis líquidos e operadores de terminais contratados por qualquer desses dois. A inclusão dos operadores de terminais como agentes habilitados à mistura, desde que contratados por produtor ou distribuidor, confere a flexibilidade logística necessária à operação do mercado.

As regras de enquadramento diferenciam as misturas com biodiesel, que passam a atender às classes específicas DFA, DFB ou OCM-F, das misturas com diesel verde, GTL ou PtL, que permanecem enquadradas nas classes correspondentes dos combustíveis derivados de petróleo, em razão de seu caráter drop-in.

Em qualquer hipótese de mistura, os teores de biodiesel, diesel verde e componentes sintéticos devem ser reportados no certificado da qualidade, assegurando a rastreabilidade da composição do produto e o cumprimento das exigências da Convenção MARPOL quanto à identificação do combustível fornecido.

Além disso, está sendo prevista a situação em que o distribuidor comercializa combustíveis renováveis ou sintéticos puros para uso aquaviário, hipótese em que não há mistura. Nesse caso, exige-se boletim de conformidade com características físico-químicas mínimas diferenciadas conforme a categoria: para o diesel verde e os combustíveis GTL/PtL, aspecto, cor visual, massa específica a 20 °C e ponto de fulgor; para o biodiesel, aspecto, massa específica a 20 °C, teor de água e contaminação total. A seleção dessas características reflete os parâmetros da qualidade mais relevantes para cada tipo de produto na etapa de distribuição, sem prejuízo do atendimento às especificações completas exigidas nos termos do art. 1º, § 2º. Essa inclusão se faz necessária, pois em todos os combustíveis líquidos comercializados pelos distribuidores deve ser realizada análise físico-química parcial com emissão do boletim de conformidade.

Vale destacar que se mantém a obrigação já existente de que o distribuidor de combustíveis líquidos realize a análise de amostra representativa do volume a ser comercializado de ODM ou OCM, bem como emita o respectivo boletim de conformidade, nos termos da Resolução ANP nº 828, de 2020.

Em relação à adição do corante violeta ao óleo diesel marítimo destinado à Região Norte, a minuta mantém a sistemática já prevista na Resolução ANP nº 903, de 2022, promovendo, contudo, ajustes de redação e de abrangência para contemplar também o óleo diesel marítimo contendo componente renovável ou sintético. Adicionalmente, a proposta detalha as responsabilidades do produtor, importador, operador de terminal e

empresa de inspeção da qualidade nas hipóteses de adição do corante, inclusive quando houver impossibilidade operacional de sua adição antes da transferência de custódia ao distribuidor, esclarecendo procedimentos já previstos de forma mais genérica na regulamentação vigente. Ademais, será incluída regra estabelecendo que, quando a coloração dos óleos diesel marítimos DMA e DFA impedir a avaliação visual da característica aspecto, a verificação da presença de água deverá ser realizada por titulação Karl Fischer coulométrica, conforme ISO 12937, observado o limite máximo de 200 mg/kg. A medida segue a lógica técnica da ISO 8217, que prevê a determinação objetiva do teor de água, quando a avaliação visual não for suficiente, permitindo conciliar a identificação do produto por corante com o controle da qualidade do combustível.

A proposta aperfeiçoa, ainda, as obrigações relativas à documentação fiscal e à rastreabilidade dos combustíveis comercializados, estabelecendo que o Documento Auxiliar de Nota Fiscal Eletrônica (DANFE) ou documentação fiscal correspondente indique, além da descrição do produto conforme tabela de códigos da ANP, o seu código.

No caso das operações de abastecimento de óleo combustível marítimo obtido por mistura entre óleo combustível de viscosidade superior e diluente, será mantida, em linhas gerais, a disciplina já prevista na Resolução ANP nº 903, de 2022, relativa à análise da amostra representativa da mistura, à possibilidade de formulação de amostra composta, ao fornecimento de boletim de conformidade no ato do abastecimento e ao envio posterior do certificado da qualidade. As alterações propostas têm caráter redacional e de adequação ao novo escopo da norma, ao explicitar que a regra se aplica ao óleo combustível marítimo contendo ou não componente renovável ou sintético; substituir a referência a “resíduo de viscosidade superior” por “óleo combustível marítimo de viscosidade superior”, e ajustar as remissões internas às novas disposições da minuta. Dessa forma, a proposta mantém a flexibilidade operacional já existente para o abastecimento marítimo, com ajustes de clareza e compatibilização com a nova estrutura normativa.

Também está sendo mantida a possibilidade de comercialização, mediante acordo entre fornecedor e consumidor final, de óleo combustível marítimo com viscosidade distinta das especificadas nas tabelas do Anexo, desde que sejam atendidas as demais características aplicáveis. Essa previsão preserva flexibilidade contratual e operacional em relação à viscosidade, sem comprometer os demais requisitos da qualidade e segurança do combustível.

Outra alteração relevante refere-se ao critério para caracterização de contaminação por óleo lubrificante usado ou contaminado (OLUC). A minuta estabelece que o óleo combustível marítimo será considerado contaminado quando forem superados os limites indicados para os pares cálcio e fósforo ou cálcio e zinco, exigindo a análise dos pares correspondentes, independentemente dos resultados individuais. A medida busca conferir maior clareza técnica ao procedimento de verificação de contaminação por OLUC e evitar interpretações divergentes quanto à aplicação dos limites especificados.

A minuta manterá a regra específica aplicável ao óleo diesel marítimo tipo A comercializado para consumo na Região Norte, fixando o limite máximo de ponto de fluidez em 6 °C durante todo o ano, independentemente da sazonalidade prevista na regra geral. Essa disposição, presente na resolução vigente, foi preservada em razão das condições climáticas particulares da região.

A proposta também incorporará o critério previsto na ISO 8217:2024 relativo à presença de compostos orgânicos clorados em combustíveis de uso aquaviário. Na hipótese de suspeita de contaminação ou disputa, a análise deverá ser realizada conforme a norma EN 14077, considerando-se o combustível livre de compostos orgânicos clorados quando o teor total de halogênios orgânicos, expresso como cloro, não exceder 50 mg/kg. A inclusão desse dispositivo busca internalizar, no regulamento nacional, critério técnico objetivo e método de referência adotados internacionalmente para avaliação desse tipo de contaminação, sem impor sua determinação rotineira para todos os produtos.

No tocante aos métodos de ensaio, a minuta manterá o dispositivo segundo o qual as características físico-químicas devem ser analisadas de acordo com os métodos indicados no Anexo e conforme a edição vigente de cada método. Como disposição nova, a minuta indicará que, caso algum método seja revogado e substituído pela instituição normalizadora ou órgão competente, o produtor deverá adotar o novo método e comunicar previamente à ANP. Essa regra confere maior flexibilidade e atualização automática do regulamento, reduzindo a necessidade de alterações normativas exclusivamente para substituição de métodos analíticos. Essa regra está alinhada ao que está previsto na Resolução ANP nº 982, de 2025, especificação do gás natural, e na minuta revisora do biometano (Resoluções ANP nº 886 e 906, de 2022) ora em andamento.

Em relação aos dados de precisão, repetibilidade e reprodutibilidade constantes dos métodos de ensaio, será mantida a regra atual em que devem ser utilizados apenas como guia para aceitação de determinações em duplicata, não constituindo tolerância aplicável aos limites especificados. A previsão reforça que os limites das tabelas de especificação devem ser observados como requisitos de conformidade, evitando a utilização indevida dos dados de precisão dos métodos como margem de flexibilização dos limites regulatórios.

No que se refere aos combustíveis alternativos em caráter experimental ou específico, a minuta irá trazer como proposta, já discutido anteriormente, que a utilização de etanol, metanol, amônia, GNL, hidrogênio e outros combustíveis não especificados poderá ocorrer mediante prévia autorização da ANP. Para tanto, o interessado deverá apresentar pedido de autorização contendo informações sobre embarcações, motores, compatibilidade do combustível, condições operacionais, limites de operação segura e protocolo de segurança de manuseio alinhado às diretrizes do Código IGF da IMO ou a outras normas internacionais aplicáveis. A proposta também prevê o envio de relatórios parciais de desempenho e a possibilidade de suspensão ou revogação da autorização pela ANP em caso de risco à segurança operacional, ao meio ambiente ou de descumprimento das condições estabelecidas. Essa abordagem permite acompanhar projetos específicos e experimentais, sem antecipar a incorporação definitiva de combustíveis cujo arcabouço técnico e regulatório ainda se encontra em consolidação.

A SFI encaminhou duas sugestões em relação à minuta de resolução, (Ofício 9/2026/SFI-CPER/SFI/ANP-RJ-e - SEI 6028958), sendo acatadas parcialmente:

Quanto à sugestão de substituição do termo “amostra-testemunha” por “amostra-testemunha de processo” no art. 7º, entende-se pertinente a necessidade de diferenciar a amostra vinculada ao volume certificado daquela prevista em outros normativos da ANP. Contudo, sugere-se o acatamento parcial da contribuição, mediante esclarecimento de que a amostra-testemunha de que trata o dispositivo é representativa do volume certificado e vinculada ao respectivo certificado da qualidade, sem necessidade de criação de nova terminologia.

Quanto à sugestão relativa ao § 1º do art. 16, entende-se que o dispositivo deve ser mantido, por contemplar situações em que não seja possível coletar amostra representativa da mistura final. Todavia, sugere-se o acatamento parcial da contribuição, com a inclusão de dispositivo prevendo que, nessa hipótese, o certificado da qualidade ou boletim de conformidade indique que os resultados foram obtidos a partir de amostra composta formulada nas proporções aplicadas à obtenção do produto final.

Quanto às regras do Anexo VI da Convenção MARPOL, a minuta preserva, em linhas gerais, a disciplina já prevista na Resolução ANP nº 903, de 2022, segundo a qual o atendimento às especificações nacionais não dispensa o cumprimento das exigências internacionais aplicáveis, incluindo a disponibilização de combustíveis conforme a Convenção, o fornecimento da nota de entrega do combustível, ou bunker delivery note — BDN, e de amostra representativa do combustível fornecido, bem como a guarda da BDN pelo prazo de três anos. As alterações propostas têm por objetivo compatibilizar essa disciplina com a introdução de combustíveis renováveis e sintéticos no escopo da norma, ao exigir que o nome do produto descrito na BDN informe a eventual presença e os respectivos teores desses componentes. Além disso, a minuta explicita que o uso de misturas de combustíveis derivados de petróleo com combustíveis renováveis e/ou sintéticos deve observar as interpretações unificadas mais recentes do MEPC sobre a Regra 18 do Anexo VI da Convenção MARPOL, especialmente quanto à compatibilidade dessas misturas com os limites aplicáveis de emissões de óxidos de nitrogênio (NOx).

No que concerne prazos de adequação da nova resolução, será previsto prazo de 180 dias para que produtores, importadores e agentes responsáveis pela mistura providenciem a determinação e o reporte, no certificado da qualidade, de novas características previstas no Anexo, incluindo ponto de entupimento de filtro a frio, ponto de névoa, número de cetano, sedimentos totais existentes, sedimentos totais acelerados e compostos orgânicos clorados, conforme o caso. A previsão de prazo de transição busca permitir adaptação laboratorial, contratual e operacional dos agentes regulados, sem prejuízo da implementação gradual dos novos requisitos de informação e controle da qualidade.

No caso das metodologias, além daquelas adicionadas em virtude das novas características incorporadas, a minuta inclui para aspecto do diesel marítimo, as normas ABNT NBR 14954 e ASTM D4176 - procedimento 1 e para o enxofre total do diesel marítimo ou óleo combustível marítimo as normas ASTM D7039 e ASTM D7220.

Quanto às metodologias de ensaio aplicáveis aos óleos diesel marítimos DMA e DMB, além daquelas adicionadas em virtude das novas características incorporadas, a minuta preserva a maior parte dos métodos atualmente previstos na Resolução ANP nº 903, de 2022, promovendo ajustes pontuais e inclusões decorrentes da atualização da especificação. Entre as alterações, destaca-se a substituição da referência genérica à avaliação visual da característica aspecto por métodos normatizados, mediante adoção da ABNT NBR 14954 e da ASTM D4176 - procedimento 1. No caso do índice de cetano foi excluída a norma ABNT NBR 14759, cancelada em 2025 pela ABNT. Para a característica enxofre total, a minuta retira a referência à ABNT NBR 14533 e incorpora os métodos ASTM D7039 e ASTM D7220, mantendo os demais métodos já aplicáveis. Tais normas para o enxofre total também foram incluídas nos óleos combustíveis marítimos.

Além disso, foram incluídas as características ponto de entupimento de filtro a frio, ponto de névoa, número de cetano, sedimentos totais existentes e sedimentos totais acelerados, e suas respectivas metodologias, conforme o tipo de combustível de uso aquaviário, em alinhamento com a norma ISO 8217; e mantida a tabela de especificações do corante violeta para o óleo diesel marítimo.

Diante do exposto, entende-se que as alterações complementares propostas na minuta revisora são adequadas e proporcionais aos objetivos da revisão normativa, pois reforçam a segurança jurídica, a rastreabilidade, o controle da qualidade e a compatibilidade da regulamentação nacional com as práticas técnicas e operacionais do abastecimento marítimo, sem impor exigências desnecessárias ou desproporcionais ao mercado brasileiro.

XII. CONCLUSÃO, ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO

A presente Nota Técnica demonstrou a necessidade e a pertinência da revisão da Resolução ANP nº 903, de 2022, tendo em vista a publicação da sétima edição da norma ISO 8217, em maio de 2024, e a evolução tecnológica e regulatória observada no setor de combustíveis aquaviários, especialmente no contexto da transição energética e das metas internacionais de descarbonização do transporte marítimo.

A análise realizada evidenciou que a manutenção do arcabouço regulatório vigente, sem atualização, resultaria em crescente desalinhamento entre a regulamentação nacional e os padrões técnicos internacionalmente adotados, gerando incerteza regulatória e dificultando a adequada incorporação de novos componentes energéticos de origem renovável e sintética.

Diante das opções regulatórias examinadas, a Opção 2, atualização parcial, foi identificada como a alternativa mais adequada, por promover a modernização da Resolução ANP nº 903, de 2022, mediante incorporação seletiva e tecnicamente fundamentada dos elementos essenciais da ISO 8217:2024, sem impor ao mercado brasileiro requisitos, classes ou parâmetros cuja adoção integral não se justifique no presente momento.

A revisão proposta contempla, em síntese:

- a) reestruturação das tabelas de especificação dos combustíveis de uso aquaviário, abrangendo óleo diesel marítimo (ODM), óleos combustíveis marítimos (OCM) e seus equivalentes com adição de componentes renováveis (biodiesel/FAME e HVO);*
- b) o estabelecimento de parâmetros técnicos para a presença voluntária de componentes de origem renovável nos combustíveis aquaviários, incluindo a possibilidade de utilização de biodiesel em teores de até 100% (B100) para uso marítimo regular;*
- c) a atualização de métodos de ensaio e o aprimoramento dos critérios de estabilidade, compatibilidade e controle de contaminantes;*
- d) a manutenção do alinhamento com as exigências ambientais do Anexo VI da Convenção MARPOL; e*
- e) a previsão dos agentes autorizados pela ANP a realizarem a mistura dos combustíveis marítimos derivados de petróleo com os combustíveis renováveis ou sintéticos, permitindo também que operadores logísticos contratados realizem essas misturas.*

Com relação aos combustíveis alternativos de maior potencial para o transporte marítimo, metanol, etanol, amônia, hidrogênio e GNL, a análise realizada indicou que, à exceção do GNL, os demais se encontram em estágios variados de consolidação técnica e regulatória internacional. Para esses combustíveis, entende-se mais prudente que sua eventual utilização no território nacional seja, por ora, tratada por meio de autorizações específicas, até que as referências técnicas e regulatórias internacionais aplicáveis se estabilizem em normas amplamente reconhecidas, como as da ISO e da IMO.

A proposta de revisão normativa foi elaborada com fundamento nas competências legais da ANP, decorrentes da Lei nº 9.478, de 1997; da Lei nº 12.490, de 2011, e da Lei nº 13.576, de 2017, e insere-se no processo contínuo de modernização regulatória conduzido pela Agência, com observância das boas práticas regulatórias estabelecidas pela Lei nº 13.848, de 2019. A dispensa de realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR) foi devidamente fundamentada com base nos incisos VI e VIII do art. 4º do Decreto nº 10.411, de 2020, por se tratar de ato normativo que visa à convergência a padrões internacionais e à adequação às evoluções tecnológicas consolidadas internacionalmente.

Em atendimento ao Ofício nº 112/2026/SNPGB-MME (SEI 5994371), no qual o MME encaminhou o Relatório Final do SubGT 04 (Mercado de Combustíveis Aquaviários), elaborado pelo Grupo de Trabalho instituído pela Resolução CNPE nº 10/2024 sobre o qual foram apresentadas 12 (doze) propostas finais, sendo 3 (três) delas endereçadas à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), transcritas abaixo, o entendimento é de que a proposta 1 relaciona-se à presente revisão regulatória:

Proposta 1 – Recomendar à ANP a harmonização das nomenclaturas de óleos combustíveis e diesel marítimos em seus atos normativos e comunicações, incluindo a avaliação acerca da necessidade de revisão de resoluções vigentes e da publicação de informe técnico, com vistas a esclarecer as distinções entre os termos utilizados no mercado (tais como bunker, óleo combustível marítimo, High Sulphur Fuel Oil – HFO, Low Sulphur Fuel Oil – LSFO, Very Low Sulphur Fuel Oil – VLSFO, Ultra-Low Sulphur Fuel Oil – ULSFO, óleo diesel marítimo, Diesel Marítimo A – DMA, Diesel Marítimo B – DMB e Marine Gasoil – MGO, entre outros) e as definições oficiais.

Proposta 2 – Recomendar à ANP o aprimoramento da base de dados de combustíveis aquaviários, mediante a disponibilização, por exemplo, de painel dinâmico contendo dados de volume e preço individualizados

por tipo de produto comercializado, incluindo a avaliação quanto à necessidade de revisão da Resolução ANP n° 795, de 5 de julho de 2019, e demais normativos aplicáveis.

Proposta 7 – Recomendar à ANP, à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), à Autoridade Marítima e ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) a avaliação da possibilidade de aperfeiçoamento da regulamentação do setor, com o objetivo de reduzir a complexidade regulatória, a burocracia e os prazos de análise de pedidos de licenças e autorizações necessárias às operações de abastecimento de combustíveis aquaviários, bem como de mitigar eventuais sobreposições de competências.

Nesse sentido, na avaliação da SBQ a harmonização será realizada através de Informe Técnico, a ser desenvolvido em paralelo ao rito regulatório da presente ação.

Considerando a natureza das alterações propostas, predominantemente de atualização técnica, reestruturação de tabelas e incorporação de novas categorias de combustíveis, recomenda-se a concessão de prazo de adequação compatível com o tempo necessário para que os agentes regulados se adaptem às novas exigências, notadamente no que diz respeito as novas características previstas nas Tabelas de Especificações.

Como parte do processo de avaliação da efetividade da ação regulatória, A SBQ realizará o monitoramento contínuo da conformidade dos combustíveis de uso aquaviário comercializados no território nacional com os parâmetros técnicos estabelecidos na nova resolução, por meio do envio mensal dos dados da qualidade referentes aos certificados da qualidade emitidos pelos produtores e importadores de combustíveis de uso aquaviário, conforme estabelece a Resolução ANP n° 828, de 2020.

A ANP acompanhará a evolução da participação de combustíveis de uso aquaviários contendo componentes de origem renovável no mercado nacional, bem como manterá o acompanhamento contínuo das atualizações da norma ISO 8217, das diretrizes e regulamentos da IMO e das demais referências técnicas internacionais aplicáveis, incluindo os avanços relacionados aos combustíveis alternativos, etanol, metanol, amônia, hidrogênio e GNL, para fins de eventuais revisões regulatórias futuras.

Diante do exposto, recomenda-se o prosseguimento da proposta de revisão da Resolução ANP n° 903, de 2022, com submissão da minuta de resolução e da presente Nota Técnica para análise legística da SGE e jurídica da Procuradoria Geral da ANP, seguida da deliberação da Diretoria Colegiada para aprovação da realização da consulta e audiência públicas, nos termos do rito regulatório aplicável. A participação social permitirá colher contribuições adicionais dos agentes regulados, usuários, entidades representativas e demais interessados, especialmente quanto à aplicabilidade operacional das novas especificações, aos prazos de adequação e aos mecanismos de controle da qualidade propostos.”.

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 6109430), 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 92/2026/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ (SEI n.º 6109192) e na Nota Técnica de Regulação n.º 1/2026/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ (SEI n.º 6067458), 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, I, V, VII, IX, XV, XVI, XVII e XVIII da Lei do Petróleo e no art. 1º, caput e § 1º, da Lei n.º 9.847/99.

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, sua dispensa se encontra devidamente justificada com base no art. 4º, incisos VI (*ato normativo que vise a manter a convergência a padrões internacionais*) e VIII (*ato normativo que revise normas desatualizadas para adequá-las ao desenvolvimento tecnológico consolidado internacionalmente, nos termos do disposto no Decreto n.º 10.229, de 5 de fevereiro de 2020*), ambos do citado Decreto. Em atendimento ao § 1º do mesmo artigo mencionado, a Nota Técnica de Regulação n.º 1/2026/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ (SEI n.º 6067458) esmiúça a questão, as alternativas postas e aponta como melhor solução a que se encontra refletida na minuta ora em exame, que é a de a ANP promover a revisão da disciplina prevista na Resolução ANP n.º 903/2022 a fim de atualizar as regras incidentes sobre o mercado brasileiro, sem, porém, impor-lhe regras que não se justificam no momento, sob a ótica da SBQ.

8. 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, 15 de julho de 2026.

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) 48610210010202566 e da chave de acesso d91ddfd2



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 3294617941 e chave de acesso d91ddfd2 no endereço eletrônico <https://supersapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): HENRIQUE PASQUINELLI CASTELLO DE ALMEIDA OLIVEIRA, com certificado A1 institucional (*.AGU.GOV.BR). Data e Hora: 15-07-2026 21:07. Número de Série: 65635031372271175007508848075. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO Final SSL.