

CONTRIBUIÇÃO À CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICAS ANP Nº 15/2026
Revisão da Resolução ANP nº 903/2022 — Combustíveis de uso aquaviário (Minuta SEI nº 6150394)

Processo ANP nº 48610.210010/2025-66

Proponente

UNEM – União Nacional do Etanol de Milho, associação nacional representativa da indústria brasileira de etanol de milho.

1. Objeto

A UNEM apresenta contribuições técnicas e propostas de redação à minuta de revisão da Resolução ANP nº 903/2022, no que concerne ao tratamento regulatório do etanol combustível de uso aquaviário, hoje enquadrado no regime de combustíveis alternativos em caráter experimental (Art. 27), ao lado de metanol, amônia e hidrogênio.

Esta contribuição parte de uma constatação simples: o etanol não é hoje uma aposta regulatória sobre uma tecnologia incerta — é um combustível marítimo que outras jurisdições, inclusive as mais exigentes em matéria de sustentabilidade, já tratam como opção de conformidade legítima. A seção 2, a seguir, desenvolve esse ponto como base para as propostas de redação apresentadas nas seções subsequentes.

2. O etanol já é reconhecido como opção de conformidade em regimes internacionais mais restritivos que o brasileiro

Desde 1º de janeiro de 2025, o Regulamento FuelEU Maritime da União Europeia exige que navios acima de 5.000 GT que operem em portos da UE/EEE reduzam progressivamente a intensidade de emissões de gases de efeito estufa de sua energia consumida a bordo, sob pena de penalidades financeiras. Nesse regime — um dos mais rigorosos do mundo em matéria de descarbonização marítima —, biocombustíveis certificados segundo os critérios de sustentabilidade da RED II/RED III, incluindo etanol de primeira geração devidamente certificado, são reconhecidos como opção válida de conformidade, contabilizados para redução da intensidade de carbono da frota.

O contraste é revelador: o próprio arcabouço europeu trata o etanol de forma diferenciada conforme o setor de destino — o ReFuelEU Aviation restringe biocombustíveis de origem agrícola na aviação, ao passo que o FuelEU Maritime os admite para o transporte marítimo, precisamente em razão das diferenças técnicas entre os dois modais. Ou seja: mesmo o regulador que mais restringe biocombustíveis agrícolas em outros contextos já decidiu, para o setor marítimo, que o etanol certificado é tecnicamente adequado.

Se o etanol de primeira geração já conta como opção de conformidade em um regime de descarbonização naval mais estrito do que o brasileiro, é difícil sustentar que, no Brasil, o mesmo combustível deva permanecer classificado como "experimental" para uso aquaviário.

Esse reconhecimento não é apenas normativo. Em 12 de julho de 2026, o Porto de Santos sediou o primeiro abastecimento comercial de etanol em um navio porta-contêineres

transoceânico no Brasil — o CMA CGM IRON, abastecido com etanol brasileiro especificado nos termos da Resolução ANP nº 907/2022 e equipado com motor tricombustível certificado, em operação que envolveu Copersucar, Bunker One, AGEO Terminais e Santos Brasil. O navio é o primeiro de uma série de doze embarcações de 13.000 TEU com a mesma configuração, e a CMA CGM projeta cerca de 200 navios aptos a combustíveis de baixo carbono até 2031. Fabricantes de motores marítimos já oferecem plataformas comerciais dedicadas a etanol, e sociedades classificadoras têm adaptado suas regras para contemplar combustíveis alternativos de forma estruturada.

A conclusão é dupla: (i) o etanol já opera comercialmente em navegação de longo curso, inclusive com origem em porto brasileiro; e (ii) o principal mercado de destino dessa navegação já reconhece regulatoriamente o combustível. A classificação como "experimental" no Brasil, portanto, não protege uma lacuna de segurança ou de maturidade tecnológica — apenas posiciona o Brasil atrás da curva regulatória de seus próprios parceiros comerciais.

3. Risco de descompasso competitivo para o Brasil

O Brasil reúne condições raras para se tornar um hub de bunkering de etanol: produção em escala, infraestrutura portuária já testada (Porto de Santos) e proximidade com uma demanda internacional crescente, impulsionada pela própria regulação europeia descrita na Seção 2. Uma classificação doméstica mais restritiva do que a do principal destino comercial dessa navegação cria uma situação paradoxal, em que o etanol brasileiro é aceito por armadores e reconhecido por reguladores estrangeiros, mas seu fornecimento em território nacional permanece sujeito a autorização prévia individualizada, cabível a combustíveis genuinamente experimentais. Esse descompasso arrisca transferir para outros portos — nacionais ou estrangeiros — uma atividade de bunkering que o Brasil está posicionado para capturar.

4. Contribuição 1 — Trilha de reconhecimento objetivo no Art. 27

Em vez de retirar o etanol do Art. 27, propõe-se manter o dispositivo aplicável a todos os combustíveis alternativos ali listados, mas inserir parágrafos que estabeleçam uma trilha de reconhecimento objetivo, alternativa ao regime de autorização individualizada, para combustíveis que atendam a critérios técnicos verificáveis independentemente de avaliação caso a caso pela ANP.

Redação atual (minuta)	Redação proposta (UNEM)	Justificativa
<i>Art. 27. [...] § 1º O interessado deverá submeter à ANP um pedido de autorização, contendo: [...] II - termo de anuência do fabricante do motor</i>	Manter o caput e os §§ 1º a 3º do Art. 27 para os combustíveis que não se enquadrem no novo §4º, e acrescentar: §4º Fica dispensado o pedido de autorização individualizada de que trata	A trilha objetiva não cria um regime paralelo nem exige reestruturação do artigo: apenas reconhece, dentro do próprio Art. 27, que um combustível que já satisfaça critérios técnicos verificáveis por

(OEM) ou laudo técnico [...]	o §1º quando o combustível alternativo atender, cumulativamente, aos seguintes requisitos: I – existência de diretriz de segurança específica publicada pela Organização Marítima Internacional para o combustível em questão; II – reconhecimento da configuração da embarcação por sociedade classificadora reconhecida pela Autoridade Marítima brasileira; e III – especificação de qualidade nacional já em vigor, como a Resolução ANP nº 907/2022 para o etanol combustível, ou, na sua ausência, especificação acordada entre fabricante do motor, fornecedor e operador. §5º Nesses casos, a comercialização do combustível ficará sujeita à comunicação prévia à ANP e ao cumprimento das exigências regulatórias e fiscais aplicáveis aos combustíveis regulares, admitindo-se sua comercialização direta pelo produtor ao armador.	terceiros reconhecidos (IMO, sociedade classificadora, OEM) não precisa percorrer o mesmo processo de autorização individualizada cabível a tecnologias ainda em fase de demonstração. O regime de autorização prévia permanece integralmente disponível — e necessário — para os combustíveis que não atendam a esses critérios. Ainda, a autorização comercial direta para o armador busca assegurar maior isonomia e neutralidade regulatória na comercialização de combustíveis para o transporte aquaviário, permitindo ao armador optar livremente entre as alternativas disponíveis. Nesse contexto, a autorização para comercialização direta do etanol pelo produtor ao armador contribui para ampliar a eficiência do mercado e o acesso ao combustível, observadas as exigências regulatórias aplicáveis.
--	--	--

5. Contribuição 2 — Referência à trilha objetiva no Art. 1º, §1º

Redação atual (minuta)	Redação proposta (UNEM)	Justificativa
------------------------	-------------------------	---------------

Art. 1º, §1º, II: "a) renováveis, diesel verde e biodiesel; ou"	Inclusão de inciso III ao §1º do Art. 1º: "III – combustíveis alternativos que atendam aos requisitos do Art. 27, §4º, desta Resolução."	Assegura que o reconhecimento obtido pela trilha objetiva da Contribuição 1 produza efeitos também no rol de componentes regulares do Art. 1º, evitando leitura de que os dois dispositivos tratem de universos regulatórios desconectados.
---	---	---

6. Neutralidade quanto à origem do etanol

A UNEM registra que qualquer especificação de qualidade ou requisito técnico eventualmente adotado no âmbito do Art. 27, §4º, III, ou de norma correlata, deve ser tecnicamente neutro quanto à matéria-prima e à rota produtiva de origem do etanol, de modo a não favorecer, na prática, uma cadeia produtiva nacional em detrimento de outra dentro do mesmo mercado de etanol combustível.

Superação da ausência de norma ISO definitiva

Sustenta-se que a ausência de ISO definitiva não pode paralisar o mercado. Seguindo a linha orientadora das diretrizes da ANP, o lastro técnico é suprido por especificações reconhecidas por *OEMs* (fabricantes de motores), sociedades classificadoras (ex: *Approval in Principle / Type Approval*) e pelas diretrizes internacionais de segurança da IMO (MSC.1/Circ.1621), aplicando-se o mesmo raciocínio analógico já adotado pela própria ANP para o GNL na minuta (art. 25)

7. Fundamentação de descarbonização

O etanol combustível produzido no Brasil já conta com reconhecimento internacional de redução expressiva de emissões de ciclo de vida em relação ao bunker fóssil de referência, com processos de reconhecimento de pathways específicos em curso junto a GESAMP/IMO. Esse resultado, somado ao reconhecimento já conferido pelo regime europeu de descarbonização marítima descrito na Seção 2, posiciona o etanol brasileiro como via de descarbonização imediata para a cabotagem e a navegação interior nacionais — sem depender de infraestrutura de bunkering ainda inexistente no país, como seria o caso de amônia ou hidrogênio.

8. Conclusão e pedido

Ante o exposto, a UNEM requer que a ANP, na revisão da Resolução ANP nº 903/2022:

- Adote, no Art. 27, a trilha de reconhecimento objetivo proposta na Contribuição 1, dispensando autorização individualizada para combustíveis que atendam a critérios

técnicos verificáveis por terceiros reconhecidos, sem prejuízo da manutenção do regime de autorização experimental para os demais casos;

- Amparo e referência à RANP nº 907/2022, que caracteriza o etanol combustível, estabelece seus padrões de qualidade e demonstra a existência de arcabouço regulatório nacional aplicável ao produto;
- Inclusão de previsão que permita a aquisição direta de etanol pelo armador (usuário final) junto ao produtor, sob regime comercial previsível e em conformidade com as exigências regulatórias aplicáveis;
- Ajuste o Art. 1º, §1º, nos termos da Contribuição 2, para conferir coerência sistêmica entre o rol de componentes regulares e a nova trilha do Art. 27;
- Assegure, em qualquer especificação de qualidade eventualmente adotada, neutralidade quanto à matéria-prima e à rota produtiva de origem do etanol, nos termos da Seção 6; e
- Leve em consideração, na avaliação da maturidade regulatória do etanol como combustível marítimo, o tratamento já conferido ao combustível por regimes de descarbonização naval mais restritivos do que o brasileiro, notadamente o FuelEU Maritime da União Europeia.

A UNEM reitera sua disposição de colaborar tecnicamente com a ANP, inclusive mediante participação na Audiência Pública de 23 de setembro de 2026, e de fornecer dados técnicos complementares que se façam necessários ao longo do processo regulatório.



AMAURY EDUARDO PEKELMAN
Presidente-Executivo
UNEM