



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

REQUERIMENTO Nº , DE 2026

(Do Sr. Junio Amaral e outros)

Requer a realização de audiência pública na Comissão de Minas e Energia, com o objetivo de discutir a eficiência econômica e fiscal, o impacto social das subvenções e os incentivos ao setor de combustíveis no rol das Medidas Provisórias nº 1340, 1343 e 1349 de 2026 e decretos presidenciais correlatos.

Senhor Presidente,

Requeiro, com fundamento no art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal, e nos arts. 24, III, 32, XIV, e 255 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, a realização de audiência pública no âmbito desta Comissão de Minas e Energia, com o objetivo de discutir a eficiência econômica e fiscal o impacto social das subvenções e incentivos ao setor de combustíveis no rol das Medidas Provisórias nº 1340, 1343 e 1349 de 2026 e decretos presidenciais correlatos.



Para tanto, solicito que sejam convidados:

1. Representante da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis - ABICOM;
2. Representante do Ministério de Minas e Energia;
3. Representante do Ministério da Fazenda;
4. Representante da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP;
5. Representante do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás – IBP;
6. Representante do Instituto Livre Mercado – ILM;
7. Especialista em distribuição de GLP a ser designado posteriormente; e
8. Especialista em distribuição de combustíveis a ser designado posteriormente.

JUSTIFICAÇÃO

Na qualidade de membros da *Bancada da Liberdade Econômica*, no exercício das prerrogativas institucionais de fiscalização, controle e aperfeiçoamento da legislação econômica, entendemos ser indispensável submeter às Medidas Provisórias nº 1.340, nº 1.343 e nº 1.349, de 2026, a escrutínio técnico aprofundado no âmbito desta Comissão. Não se trata apenas de avaliar a legitimidade do objetivo político de contenção inflacionária, mas de examinar, com rigor regulatório e econômico, se a modelagem normativa adotada é compatível com os princípios da segurança jurídica, da neutralidade concorrencial, da eficiência alocativa e da preservação do abastecimento. Em mercados de infraestrutura e energia, especialmente em segmentos intensivos em capital e logística, a eficácia de uma política pública não depende apenas do valor nominal do subsídio, mas da coerência entre desenho jurídico, fluxo financeiro, execução orçamentária e incentivos econômicos efetivos para os agentes responsáveis pela oferta.



A arquitetura central da MP nº 1.340/2026 revela um problema estrutural de desenho regulatório. O diploma impõe que o desconto seja concedido ex ante, no ato da comercialização, enquanto o ressarcimento ao agente econômico ocorre ex post, após encerramento do período de apuração, verificação de conformidade, análise administrativa e processamento financeiro. Em termos econômicos, essa construção converte o operador privado em financiador temporário da política pública. A questão não é meramente procedimental: ela altera substancialmente o perfil de risco da operação. Em um mercado de margens comprimidas, elevado giro financeiro e intensa dependência de capital de giro para importação, internalização e sustentação de estoques, o intervalo entre o desconto concedido e o efetivo ingresso do crédito representa custo financeiro real, com impacto direto sobre liquidez, capacidade de reposição e apetite de risco dos agentes. A nota técnica anexada ao debate é precisa ao identificar que esse descasamento cria um ônus financeiro não explicitado, especialmente grave em cenários de volatilidade elevada, exatamente aqueles que motivaram a edição da medida.

O problema se agrava porque a própria MP nº 1.340 qualifica a despesa da subvenção como discricionária, condicionando sua execução à disponibilidade orçamentária e financeira. Essa opção redacional introduz risco fiscal e risco de crédito soberano temporal sobre uma política que depende de reação rápida do mercado. Na prática, mesmo após o reconhecimento administrativo do crédito, o pagamento segue sujeito à lógica fiscal do Tesouro, inclusive à possibilidade de limitação de empenho, contingenciamento e postergação do desembolso para cumprimento de metas de resultado primário. Isso gera efeito econômico concreto: o crédito futuro perde qualidade como ativo financeiro, reduz sua utilidade como colateral e compromete a capacidade de financiamento das operações de importação. Em termos de teoria regulatória, o Estado deixa de atuar apenas como subvencionador



e passa a transferir ao particular parcela relevante do risco de execução da política pública. Para um agente que precisa decidir hoje sobre compra internacional, contratação de frete, alocação portuária e manutenção de estoque, a incerteza quanto ao prazo de ressarcimento não é acessória; ela é central para a decisão de aderir ou não ao programa.

A repercussão desse desenho sobre o abastecimento é particularmente sensível porque o Brasil permanece dependente da oferta externa para parcela relevante do consumo nacional de diesel. Conforme a pesquisa técnica anexada, entre 25% e 30% do consumo doméstico depende de importações, o que significa que a segurança do suprimento está assentada, em larga medida, na capacidade dos importadores privados de internalizar produto com previsibilidade econômica. Se a política pública impõe ao agente privado um desconto imediato, mas não lhe assegura ressarcimento tempestivo e financeiramente confiável, o incentivo racional é reduzir exposição, preservar caixa e evitar ampliação de posição em estoques. Não é por outra razão que o setor vem reportando “queima de estoques” operacionais sem reposição proporcional. Nessa perspectiva, a discussão sobre a subvenção não pode ser dissociada da estrutura de incentivos à importação marginal: se a política desorganiza o fluxo de caixa do segmento importador, ela enfraquece precisamente a válvula de segurança do abastecimento nacional.

A MP nº 1.349/2026, ao prever subvenção emergencial à importação de até R\$ 1,20 por litro e teto financeiro de R\$ 4 bilhões, confirma, por si só, que o desenho inicial da MP nº 1.340 foi insuficiente para equalizar a defasagem econômica da operação. Ainda assim, os elementos disponíveis no material técnico indicam que o mercado considera esse montante potencialmente insuficiente diante da magnitude da defasagem de preços e do volume mensal de consumo de diesel rodoviário no País.



Em outras palavras, a política pública passou a operar em múltiplos diplomas, com lógicas parcialmente distintas: a MP nº 1.340 estabelece a mecânica geral da conformidade e da subvenção ordinária; a MP nº 1.349 procura corrigir o gargalo da importação; e a MP nº 1.343 atua sobre o frete e o comportamento dos agentes do transporte. Essa fragmentação normativa aumenta complexidade operacional, dificulta coordenação regulatória e amplia a margem para inconsistências entre objetivos de curto prazo e incentivos econômicos de médio prazo.

Do ponto de vista logístico, o risco não se limita à formação de preços. O diesel importado está sujeito a custos de frete marítimo, seguro, armazenagem, internalização e, sobretudo, ao custo do tempo nos portos brasileiros. O material anexado aponta que tarifas de demurrage em operações marítimas e portuárias podem atingir patamares capazes de anular integralmente o benefício da subvenção. Em cargas tanque, há estimativas de sobre-estadia que podem alcançar US\$ 30 mil a US\$ 50 mil por dia em portos congestionados. Em cenário de fila de atracação ou ausência de prioridade operacional, poucos dias adicionais de espera têm capacidade de corroer economicamente toda a equalização pretendida pela política pública. Isso demonstra que a eficácia da subvenção não pode ser examinada isoladamente, como se fosse mera decisão fiscal. Ela depende de coordenação logística e regulatória, inclusive quanto à governança portuária e à eventual priorização de navios carregados com diesel rodoviário em períodos de crise de abastecimento.

Há, ademais, preocupação objetiva sob a ótica concorrencial. Políticas públicas que impõem custos financeiros assimétricos tendem a favorecer agentes com maior capacidade de caixa, melhor acesso a crédito e maior tolerância a carregar risco regulatório, em detrimento de agentes menores ou mais alavancados. O resultado pode ser redução de rivalidade, reforço de posições dominantes e deterioração da



neutralidade competitiva do mercado. Em vez de produzir modicidade sustentável, a política pode induzir concentração e menor elasticidade de oferta. Também por isso a audiência pública deve envolver o Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, pois a questão ultrapassa a regulação setorial estrita e alcança o campo da preservação de um ambiente concorrencial funcional.

A insegurança jurídica é outro vetor crítico. O modelo instituído passou a conviver com dúvidas relevantes quanto aos critérios de fiscalização de preços, à identificação de “preços abusivos”, ao tratamento de estoques adquiridos sob condições econômicas pretéritas e ao compartilhamento de dados fiscais e operacionais. Sem parâmetros objetivos, previamente conhecidos e aderentes à realidade econômica do setor, abre-se espaço para glosas ex post, autuações baseadas em interpretação aberta e pressão regulatória incompatível com a livre formação de preços em mercado sujeito a forte volatilidade internacional. Em termos de boa regulação, não é aceitável exigir resposta imediata do mercado e, simultaneamente, preservar incerteza material sobre os critérios de conformidade que condicionarão o próprio ressarcimento da subvenção.

A MP nº 1.343/2026 também reforça a urgência do debate na Comissão de Minas e Energia, ainda que seu foco imediato recaia sobre o frete. Conforme a pesquisa consolidada, o diploma endurece o regime sancionatório associado ao piso do transporte rodoviário e convive com risco de paralisação caso o gatilho de elevação do diesel ultrapasse 5%. Isso significa que eventual falha da política de equalização não terá efeitos apenas no segmento energético, mas poderá irradiar para a logística nacional, afetando transporte de combustíveis, insumos e alimentos. O Parlamento precisa, portanto, examinar o sistema normativo como um arranjo integrado: subvenção deficiente, importação desincentivada, logística pressionada e fiscalização



juridicamente instável compõem um conjunto de riscos que, somados, podem comprometer tanto a modicidade temporária dos preços quanto a regularidade do abastecimento.

Sob a ótica da logística material e da avaliação regulatória ex ante, a matéria exige precisamente o tipo de escrutínio que a audiência pública proporciona: verificação de necessidade, coerência interna, efetividade prospectiva e identificação de efeitos colaterais relevantes antes da consolidação definitiva da intervenção normativa. Não basta perguntar se a política é bem-intencionada; é necessário aferir se ela “fecha a conta” do ponto de vista econômico-operacional. Se a resposta for negativa, o efeito pode ser paradoxal: uma política concebida para reduzir pressão inflacionária pode, por defeito de desenho, aumentar risco de escassez, elevar custos logísticos, desorganizar a importação marginal e, ao final, produzir ineficiência distributiva e concorrencial.

Diante desse quadro, a realização de audiência pública nesta Comissão é medida necessária para reunir formuladores de política pública, reguladores, agentes de mercado e especialistas independentes, a fim de avaliar, com base empírica e técnica, a suficiência dos subsídios instituídos, a robustez do mecanismo de ressarcimento, a compatibilidade da despesa discricionária com a urgência da política, os impactos concorrenciais da modelagem adotada e os riscos concretos para a segurança do abastecimento nacional. O objetivo do requerimento é permitir que o debate legislativo se eleve do plano meramente declaratório para o plano da consistência regulatória, oferecendo ao Parlamento os elementos necessários para corrigir imperfeições, reduzir inseguranças e prevenir que uma intervenção emergencial produza distorções permanentes.



Sala da Comissão, em ____ de _____ de 2026.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Requerimento de Audiência Pública

Deputado(s)

- 1 Dep. Junio Amaral (PL/MG)
- 2 Dep. Rodrigo da Zaeli (PL/MT)
- 3 Dep. Lafayette de Andrada (PL/MG)

Apresentação: 14/04/2026 08:08:25.250 - CME

REQ n.30/2026

