

COMISSÃO DE AGRICULTURA, PECUÁRIA, ABASTECIMENTO E DESENVOLVIMENTO RURAL

REQUERIMENTO Nº _____, DE 2026

(Do Sr. General Girão)

Requer a realização de audiência pública na Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural para debater a eficiência econômica e fiscal das subvenções aos combustíveis previstas nas Medidas Provisórias nº 1.340, nº 1.343 e nº 1.349, de 2026, e em decretos correlatos, especialmente quanto à segurança do abastecimento no Brasil e seus efeitos sobre a logística nacional de escoamento.

Senhor Presidente,

Requeiro, com fundamento no art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal, e nos arts. 24, III, 32, I, e 255 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, a realização de audiência pública no âmbito da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural – CAPADR, com o objetivo de debater a eficiência econômica e fiscal das subvenções aos combustíveis previstas nas Medidas Provisórias nº 1.340, nº 1.343 e nº 1.349, de 2026, e em decretos correlatos, especialmente quanto à segurança do abastecimento no Brasil e seus efeitos sobre a logística nacional de escoamento.

Para tanto, sugere-se sejam convidados:

1. Representante do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento;



2. Representante da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP;
3. Representante da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis – ABICOM;
4. Representante do Instituto Livre Mercado – ILM;
5. Representante da Associação Brasileira dos Terminais Portuários- ABTP; e
6. Representante da Instituto do Combustível Legal.

JUSTIFICAÇÃO

Atento ao tema, no exercício das prerrogativas institucionais de fiscalização, controle e aperfeiçoamento da política econômica, entendemos ser imprescindível examinar, no âmbito desta Comissão, e como membro da Bancada da Liberdade Econômica, a racionalidade econômica, a consistência fiscal e a viabilidade operacional das subvenções aos combustíveis instituídas pelas Medidas Provisórias nº 1.340, nº 1.343 e nº 1.349, de 2026, bem como por decretos correlatos verifica-se que a matéria transcende a política energética estrita.

Em um país cuja produção agropecuária depende de cadeias logísticas intensivas em diesel, discutir a qualidade do desenho normativo dessas medidas é discutir, em última análise, a própria segurança do abastecimento, a preservação da competitividade do agronegócio e a estabilidade dos preços dos alimentos. O ponto central não é apenas saber se a União decidiu intervir, mas se a intervenção foi estruturada de modo tecnicamente consistente, fiscalmente executável e economicamente apto a preservar os incentivos necessários ao suprimento regular do mercado.

A experiência comparada em mercados de derivados demonstra que subsídios mal calibrados tendem a produzir dois tipos de distorção: de um



lado, mascaram temporariamente o sinal econômico dos preços; de outro, deslocam para a cadeia privada os custos financeiros e operacionais da política pública. É precisamente esse o risco identificado na modelagem da MP nº 1.340/2026. O regime ali previsto impõe desconto *ex ante* na comercialização, mas submete o ressarcimento *ex post* a apuração, verificação administrativa e disponibilidade orçamentária. Em termos econômicos, a política não apenas reduz preço; ela altera o ciclo de caixa dos agentes.

Em um mercado de margens comprimidas, necessidade contínua de capital de giro e forte exposição a custos de importação, armazenagem e reposição, o intervalo entre o desconto concedido e o crédito efetivamente recebido se converte em custo financeiro real. A nota técnica anexada ao debate mostra que esse descasamento não é acessório, mas estrutural: ele transfere ao particular a função de financiador transitório da subvenção, ampliando risco de liquidez, risco regulatório e incerteza sobre a oferta futura.

Esse aspecto tem especial gravidade para a CAPADR porque o Brasil não dispõe de autossuficiência operacional plena na oferta de diesel. A pesquisa técnica consolidada aponta dependência de importação da ordem de 25% a 30% do consumo nacional. Isso significa que a segurança do abastecimento, inclusive em períodos críticos para o calendário agrícola, depende da disposição econômica de agentes privados em importar, internalizar e distribuir produto com previsibilidade de ressarcimento e remuneração do risco. Se o desenho normativo reduz a confiabilidade do crédito da subvenção, encarece capital de giro e adiciona incerteza sobre prazo de pagamento, o efeito racional do mercado é retrainer exposição, preservar caixa e limitar formação de estoques. Em outras palavras, uma política concebida para mitigar a alta de preços pode, por falha de modelagem, enfraquecer exatamente a margem de oferta necessária para evitar escassez.

A MP nº 1.349/2026, ao prever subvenção emergencial de até R\$ 1,20 por litro para a importação de diesel, com teto financeiro de R\$ 4 bilhões, constitui reconhecimento normativo implícito de que a disciplina ordinária anterior não foi suficiente para equalizar a operação econômica dos importadores. Ainda assim, o material técnico disponível sugere que o



montante pode não ser bastante para neutralizar, em cenário de estresse internacional, a diferença entre o custo de internalização do produto e o preço politicamente desejado no mercado doméstico. Isso se torna ainda mais sensível quando se considera que o produto importado carrega, além do preço internacional, custos de seguro, frete, hedge cambial, armazenagem e uso da infraestrutura portuária. Em cenário de filas, a incidência de demurrage pode atingir patamares capazes de corroer integralmente o benefício econômico da subvenção. Há estimativas setoriais, constantes dos subsídios já reunidos, de custos entre US\$ 30 mil e US\$ 50 mil por dia em operações marítimas sujeitas a sobre-estadia. Em poucos dias de atraso operacional, a política pública perde potência econômica e o abastecimento volta a depender da capacidade privada de absorver prejuízo — o que evidentemente não é sustentável.

No plano fiscal, a qualificação da despesa como discricionária adiciona fragilidade relevante. Uma política de estabilização de curto prazo, para surtir efeito, exige previsibilidade de desembolso. Quando o crédito do agente econômico depende não apenas da verificação de conformidade, mas também do espaço fiscal disponível e da execução orçamentária do Tesouro, o subsídio deixa de ser percebido como ativo líquido e certo. Ele passa a incorporar risco de postergação, contingenciamento e deterioração de sua qualidade financeira. Em termos de teoria das finanças públicas, isso equivale a impor ao mercado privado um prêmio implícito de risco fiscal. Em cadeias de abastecimento essenciais, especialmente aquelas conectadas ao agronegócio, esse tipo de desenho pode comprometer a tempestividade da oferta e ampliar assimetrias entre agentes maiores, com caixa robusto, e operadores menores, mais dependentes de crédito bancário. O resultado possível é redução de competição, reforço de concentração e menor elasticidade da cadeia de suprimento.

A MP nº 1.343/2026 também precisa ser apreciada pela CAPADR em sua interação com o custo do frete e a operacionalidade do transporte agrícola. Os subsídios técnicos já reunidos indicam preocupação com gatilhos de paralisação ou forte tensão no setor caso a variação do diesel supere 5%. Em um país de predomínio do modal rodoviário, qualquer instabilidade relevante no preço ou no abastecimento do combustível produz efeito



multiplicador sobre o custo logístico do escoamento da safra, da distribuição de insumos e da circulação de alimentos. O diesel não é apenas um derivado energético; ele é vetor de transmissão de custos em toda a cadeia agroindustrial. Daí por que o exame dessas medidas, no âmbito da CAPADR, não deve limitar-se à discussão abstrata sobre subsídio, mas alcançar os impactos concretos sobre armazenagem, transporte, cronograma de colheita, competitividade exportadora e formação de preços internos.

Do ponto de vista setorial, o risco é inequívoco. A elevação do custo logístico em período de safra comprime margens do produtor, reduz eficiência da cadeia, desorganiza o fluxo de escoamento e tende a ser repassada ao consumidor final na forma de preços mais altos dos alimentos. A fragilização do abastecimento de diesel, ainda que localizada ou temporária, produz efeito desproporcional em regiões de maior distância dos grandes centros, nas quais o transporte já incorpora custos estruturais mais elevados. Também por isso a audiência pública deve tratar de segurança do abastecimento em sentido material, e não apenas formal: não basta haver produto no sistema; é necessário que ele chegue, em tempo e custo razoáveis, aos polos de produção e aos corredores logísticos que sustentam o agronegócio nacional.

Há, por fim, dimensão institucional que recomenda o debate na CAPADR. A qualidade de uma política emergencial mede-se, entre outros critérios, por sua capacidade de coordenar incentivos entre os setores afetados. No caso em exame, a ausência de integração plena entre política fiscal, regulação energética, governança logística e dinâmica do transporte pode transformar uma intervenção de curto prazo em fonte de distorções permanentes. A audiência pública permitirá reunir, em uma mesma arena, formuladores de política econômica, reguladores, importadores, especialistas e parlamentares com atuação direta sobre segurança alimentar e produção rural. Essa convergência faz-se necessária para aferir se as medidas em vigor promovem, de fato, estabilização do mercado ou se apenas deslocam custos e riscos ao longo da cadeia, penalizando, ao final, o produtor, o transportador e o consumidor.



Diante desse quadro, a realização da presente audiência pública se justifica como instrumento essencial de escrutínio técnico-legislativo. O objetivo é avaliar, com base empírica e regulatória, a suficiência econômica dos subsídios, a exequibilidade fiscal do seu pagamento, os impactos logísticos de sua implementação, a preservação dos incentivos à importação e os efeitos concretos sobre o abastecimento nacional. Ao fazê-lo, a CAPADR cumpre sua função institucional de proteger as condições de funcionamento da produção agropecuária brasileira, prevenindo que soluções emergenciais mal calibradas agravem precisamente aquilo que se propõem a corrigir.

Sala da Comissão, em ____ de _____ de 2026.

Deputado General Girão
PL/RN

