



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

# **PROJETO DE LEI N.º 1.264, DE 2026**

**(Do Sr. Duda Ramos)**

Institui a Política Nacional de Equalização do Custo dos Combustíveis em Áreas Remotas, cria mecanismo federal de compensação logística para combustíveis destinados ao consumo final em regiões de elevado custo estrutural de abastecimento, estabelece diretrizes de repasse ao consumidor e dá outras providências.

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE  
DA AMAZÔNIA E DOS POVOS ORIGINÁRIOS E TRADICIONAIS;  
MINAS E ENERGIA;  
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54, RICD).

**APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

**PUBLICAÇÃO INICIAL**

Art. 137, caput - RICD



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete do Deputado Federal Duda Ramos - MDB/RR**

**PROJETO DE LEI Nº \_\_\_\_\_, DE 2026**

(Do Sr. DUDA RAMOS)

Institui a Política Nacional de Equalização do Custo dos Combustíveis em Áreas Remotas, cria mecanismo federal de compensação logística para combustíveis destinados ao consumo final em regiões de elevado custo estrutural de abastecimento, estabelece diretrizes de repasse ao consumidor e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituída a Política Nacional de Equalização do Custo dos Combustíveis em Áreas Remotas, com a finalidade de reduzir distorções econômicas decorrentes de custos estruturais de abastecimento em regiões com elevada vulnerabilidade logística.

Art. 2º A Política tem por objetivos:

- I – reduzir impactos regionais do custo logístico sobre combustíveis;
- II – promover maior equilíbrio no preço final ao consumidor;
- III – mitigar desigualdades regionais de acesso energético;
- IV – proteger cadeias produtivas e custo de vida em regiões remotas.

Art. 3º Fica criado o Mecanismo Federal de Compensação Logística de Combustíveis – MFCLC, destinado a compensar parcialmente custos extraordinários incidentes sobre gasolina, óleo diesel e gás liquefeito de petróleo destinados ao consumo final em áreas elegíveis.



§ 1º A compensação poderá incidir sobre custos comprovadamente associados a:

- I – transporte terrestre de longa distância;
- II – transporte fluvial;
- III – ausência de modais alternativos;
- IV – dependência de abastecimento externo.

§ 2º A compensação será calculada com base em metodologia definida pelo Poder Executivo.

Art. 4º Terão prioridade na aplicação da Política:

- I – estados da Região Norte com elevado custo estrutural de abastecimento;
- II – municípios isolados ou de baixa integração logística;
- III – localidades sem infraestrutura de refino ou distribuição regional suficiente.

Parágrafo único. A regulamentação observará indicadores técnicos de custo logístico comparado.

Art. 5º A fruição da compensação fica condicionada à comprovação de repasse mínimo de 90% (noventa por cento) do benefício econômico ao preço final ao consumidor.

§ 1º O repasse deverá ser demonstrado por sistema de rastreabilidade e controle de preços.

§ 2º O descumprimento implicará restituição integral dos valores recebidos.

Art. 6º A execução e fiscalização da Política serão realizadas de forma integrada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis e Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil.

Art. 7º Os mecanismos de controle deverão assegurar:



- I – rastreabilidade da cadeia de comercialização;
- II – verificação de repasse ao consumidor;
- III – transparência dos preços praticados.

Art. 8º A Política prevista nesta Lei poderá ser articulada com os regimes de transição tributária vigentes, inclusive mediante instrumentos compensatórios compatíveis com o novo sistema de tributação sobre o consumo.

Parágrafo único. A compensação não afasta a incidência dos tributos nacionais vigentes.

Art. 9º O Poder Executivo regulamentará esta Lei em até 120 dias.

Art. 10 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

O acesso a combustíveis a preços compatíveis com a realidade econômica nacional constitui condição essencial para o funcionamento equilibrado da economia, pois interfere diretamente no custo do transporte, da produção, da circulação de mercadorias, do abastecimento alimentar e da mobilidade cotidiana da população. Entretanto, no Brasil, determinadas regiões convivem com uma distorção permanente, o preço final pago pelo consumidor é significativamente mais elevado não por maior carga tributária local ou por dinâmica comercial extraordinária, mas por fatores estruturais de logística e abastecimento que penalizam de forma contínua os estados mais distantes dos grandes centros de distribuição.

Essa realidade se manifesta de maneira especialmente grave na Região Norte e, de forma ainda mais sensível, no Estado de Roraima. Enquanto em diversas unidades da Federação o preço médio da gasolina se aproxima de patamares próximos à média nacional, em Roraima os valores



historicamente figuram entre os mais altos do país. Em períodos recentes, o preço médio estadual da gasolina ultrapassou R\$ 7,40 por litro, colocando o estado entre os de maior custo ao consumidor final. Na capital Boa Vista, em diversos levantamentos semanais, o litro da gasolina permaneceu próximo de R\$ 7,00, com episódios de comercialização acima de R\$ 7,50, a depender do período e da dinâmica de abastecimento local. Em municípios ainda mais isolados do interior do estado, onde a logística é ainda mais difícil e o abastecimento depende de rotas mais longas e vulneráveis, os valores podem alcançar patamares próximos de R\$ 9,00 por litro, evidenciando o peso territorial desse custo.

Essa diferença significa que, em muitos momentos, o consumidor de Roraima paga entre R\$ 0,70 e R\$ 1,50 a mais por litro em comparação com outras regiões do Brasil. Trata-se de uma diferença que não decorre apenas de política de preços ou de tributação, mas sobretudo de fatores permanentes como ausência de infraestrutura regional de refino, dependência de transporte rodoviário de longa distância, fragilidade de modais alternativos, baixa escala de mercado e elevada sensibilidade logística.

No caso de Roraima, o combustível percorre longas distâncias até chegar ao estado, suportando custos sucessivos de transporte, armazenamento e distribuição, os quais acabam integralmente incorporados ao preço final pago pelo consumidor. Essa condição cria uma desigualdade econômica territorial que afeta diretamente a vida cotidiana da população.

O impacto desse custo elevado ultrapassa a bomba de combustível. Em estados como Roraima, o preço do combustível influencia diretamente o valor dos alimentos, o custo do frete, o transporte de mercadorias, o deslocamento entre municípios, a competitividade do comércio, o custo operacional da produção agrícola e até o valor final do transporte aéreo e terrestre. Em outras palavras, quando o combustível custa estruturalmente mais caro, toda a economia regional se torna mais onerosa.



Essa situação agrava desigualdades federativas e impõe ao Norte um peso econômico que não se verifica com a mesma intensidade em outras regiões do país. Não se trata de problema conjuntural, mas de característica estrutural do abastecimento regional.

A presente proposição institui, por essa razão, a Política Nacional de Equalização do Custo dos Combustíveis em Áreas Remotas, criando mecanismo federal de compensação logística voltado à redução parcial desses custos extraordinários.

A lógica econômica é simples, quando o preço elevado decorre de fatores logísticos permanentes e não controláveis localmente, cabe ao poder público criar instrumento capaz de neutralizar parte dessa distorção, permitindo maior equilíbrio nacional no acesso a um insumo essencial.

A proposta não cria subsídio indiscriminado nem interfere artificialmente na livre formação de preços. O que se estabelece é um mecanismo de compensação territorial racional, vinculado à comprovação de custos extraordinários e condicionado ao repasse efetivo do benefício econômico ao consumidor final.

Por isso, o texto prevê mecanismos de rastreabilidade e fiscalização, assegurando que a compensação se converta em redução concreta do preço praticado.

A medida torna-se ainda mais relevante diante da transição tributária em curso no país. A entrada em vigor do novo sistema tributário nacional abre espaço para o debate sobre instrumentos complementares capazes de enfrentar desigualdades regionais persistentes.

Antecipar uma solução estrutural para a Região Norte nesse momento significa impedir que o novo modelo tributário consolide distorções históricas sem mecanismos de correção.

Promover maior equilíbrio no custo dos combustíveis em áreas remotas significa reduzir o custo de vida das famílias, melhorar a



competitividade regional, aliviar o preço dos alimentos, fortalecer cadeias produtivas locais e corrigir uma assimetria territorial que há muito penaliza estados como Roraima.

Diante dessas razões, a presente proposição se apresenta como medida economicamente racional, socialmente necessária e politicamente coerente com o dever constitucional de redução das desigualdades regionais, razão pela qual se submete à apreciação dos Nobres Parlamentares.

Sala das Sessões, em 2026.

Deputado DUDA RAMOS



**FIM DO DOCUMENTO**