



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Duda Ramos – PODE/RR

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2026

(Do Sr. DUDA RAMOS)

Institui a Política Nacional de Compensação Territorial de Mobilidade Essencial em Regiões de Vulnerabilidade Logística, cria o Programa de Compensação de Mobilidade Essencial da Região Norte – COMPENSA NORTE, e estabelece medidas temporárias de proteção econômica a famílias de baixa renda e trabalhadores autônomos em áreas de elevado custo estrutural de combustíveis.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituída a Política Nacional de Compensação Territorial de Mobilidade Essencial em Regiões de Vulnerabilidade Logística, destinada a reduzir os efeitos sociais e econômicos decorrentes do elevado custo estrutural ou extraordinário dos combustíveis sobre populações residentes em áreas com comprovada limitação de abastecimento e mobilidade.

§ 1º A política de que trata o caput será executada, prioritariamente, na Região Norte, por meio do Programa de Compensação de Mobilidade Essencial da Região Norte – COMPENSA NORTE.

§ 2º A política observará os princípios da focalização social, da temporariedade, da transparência fiscal, da redução das desigualdades regionais e da proteção da capacidade econômica mínima das famílias e dos trabalhadores de baixa renda.

Art. 2º São objetivos da política:



I – mitigar os efeitos do diferencial regional de preços de combustíveis sobre o custo de vida;

II – proteger a renda disponível de famílias vulneráveis;

III – preservar a capacidade produtiva de trabalhadores autônomos cuja atividade dependa de deslocamento motorizado;

IV – reduzir impactos indiretos sobre circulação local de bens essenciais;

V – promover resposta federativa proporcional às desigualdades logísticas regionais.

Art. 3º O COMPENSA NORTE consiste em transferência econômica temporária destinada a compensar parcialmente os custos de mobilidade essencial em municípios classificados como de vulnerabilidade logística elevada.

§ 1º O benefício poderá ser pago em:

I – transferência monetária direta;

II – crédito digital específico;

III – modalidade híbrida definida em regulamento.

§ 2º A regulamentação definirá critérios operacionais, meios de pagamento e mecanismos de controle.

Art. 4º São beneficiários prioritários do Programa:

I – famílias inscritas no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal com renda familiar mensal per capita de até meio salário mínimo;

II – trabalhadores autônomos cuja atividade econômica dependa diretamente de deslocamento motorizado;

III – trabalhadores por conta própria não formalizados;

IV – mototaxistas regularmente cadastrados;



V – motoristas autônomos de transporte individual;

VI – entregadores independentes.

§ 1º A comprovação da condição de trabalhador autônomo poderá observar procedimentos simplificados.

§ 2º O regulamento poderá estabelecer critérios adicionais de elegibilidade territorial e socioeconômica.

Art. 5º Terão prioridade de atendimento os municípios que apresentem, isolada ou cumulativamente:

I – localização em faixa de fronteira;

II – corredor único ou restrito de abastecimento;

III – ausência de sistema regular de transporte coletivo;

IV – isolamento logístico sazonal;

V – distância relevante de centro regional de distribuição de combustíveis.

§ 1º A classificação dos municípios observará metodologia definida pelo Poder Executivo federal.

§ 2º Na definição da prioridade territorial serão considerados dados oficiais de abastecimento, logística e preços regionais.

Art. 6º O Poder Executivo poderá majorar temporariamente o benefício quando verificada elevação extraordinária do preço regional dos combustíveis.

§ 1º Considera-se elevação extraordinária:

I – diferença superior a 8% entre o preço médio semanal regional da gasolina comum e a média nacional, por três semanas consecutivas;

II – preço médio estadual superior a parâmetro crítico definido em regulamento;



III – situação excepcional de abastecimento reconhecida por ato do Poder Executivo.

§ 2º Os parâmetros observarão dados oficiais da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis.

Art. 7º Fica instituída modalidade específica de compensação destinada a trabalhadores autônomos cuja renda dependa diretamente do deslocamento diário.

Parágrafo único. A modalidade de que trata o caput poderá observar intensidade de uso produtivo, atividade econômica e território de atuação.

Art. 8º Poderão receber tratamento prioritário:

I – mototaxistas;

II – pequenos transportadores locais;

III – prestadores de serviço itinerante;

IV – trabalhadores de entrega urbana e periurbana.

Art. 9º O Poder Executivo poderá instituir módulo complementar destinado à compensação parcial do frete local de bens essenciais em municípios de elevada vulnerabilidade logística.

§ 1º Consideram-se bens essenciais:

I – alimentos básicos;

II – medicamentos;

III – gás liquefeito de petróleo de uso doméstico;

IV – material escolar;

V – outros bens definidos em regulamento.

Art. 10 A execução do Programa observará cruzamento de dados entre a Receita Federal do Brasil, o Dataprev e o Ministério do Desenvolvimento e Assistência Social, Família e Combate à Fome.



§ 1º É vedado o recebimento cumulativo indevido.

§ 2º O regulamento disporá sobre suspensão, cancelamento e restituição em caso de irregularidade.

Art. 11 As despesas correrão à conta de:

I – dotações orçamentárias próprias;

II – recursos extraordinários legalmente destinados à mitigação de choques econômicos;

III – outras fontes previstas em lei.

Parágrafo único. A implementação observará a legislação fiscal vigente.

Art. 12 O Poder Executivo publicará relatório quadrimestral contendo:

I – número de beneficiários;

II – distribuição territorial;

III – impacto socioeconômico;

IV – execução orçamentária.

Art. 13 Esta Lei será objeto de avaliação anual.

Art. 14 Esta Lei vigorará até 31 de dezembro de 2032.

Art. 15 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição tem por finalidade instituir uma resposta federativa temporária, focalizada e territorialmente calibrada para mitigar os efeitos econômicos e sociais provocados pelo elevado custo estrutural dos combustíveis sobre famílias de baixa renda e trabalhadores autônomos



residentes em áreas de vulnerabilidade logística da Região Norte, com prioridade para Roraima.

A motivação legislativa decorre de um dado objetivo, a Região Norte suporta, de forma recorrente, preços de combustíveis superiores à média nacional, não apenas por fatores tributários, mas sobretudo por condicionantes estruturais de abastecimento, distância logística, baixa densidade de infraestrutura de armazenagem, dependência de longas rotas rodoviárias, fluviais e de cabotagem, e reduzida concorrência regional no suprimento.

Segundo a Empresa de Pesquisa Energética, a Região Norte concentra participação extremamente reduzida na capacidade nacional de refino, o que torna seu abastecimento fortemente dependente de fluxos externos e de redistribuição interestadual, elevando custos permanentes de transporte, tancagem e distribuição.

Tal realidade produz efeito direto no preço final pago pela população. Dados oficiais da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, referentes às últimas semanas pesquisadas, demonstram que o preço médio da gasolina comum na Região Norte permanece acima da média nacional, sendo particularmente elevado em Roraima, onde o custo do litro frequentemente supera patamares observados em centros com maior infraestrutura logística.

Esse diferencial regional possui repercussões sociais mais amplas do que o simples encarecimento do combustível. Em estados de baixa integração territorial, o combustível impacta:

- I – o deslocamento diário das famílias;
- II – o custo do transporte de alimentos;
- III – a distribuição de medicamentos;
- IV – a circulação de mercadorias básicas;
- V – a manutenção da renda de trabalhadores cuja atividade depende diretamente de mobilidade.



Em especial em Roraima, parcela expressiva da economia urbana e periurbana depende intensamente de deslocamento individual, com forte presença de mototaxistas, entregadores independentes, pequenos transportadores, trabalhadores por conta própria e prestadores de serviços itinerantes.

Nessas condições, a elevação do preço da gasolina ou do diesel não representa apenas inflação setorial, mas redução imediata da capacidade produtiva e da renda disponível de milhares de trabalhadores.

Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística mostram que a gasolina permanece entre os itens de maior peso na composição inflacionária nacional, afetando diretamente o custo de vida e irradiando aumentos sobre outros bens essenciais.

Embora medidas federais recentes tenham buscado mitigar choques conjunturais no preço do diesel, inclusive por meio da Medida Provisória nº 1.340/2026, a experiência demonstra que soluções tributárias amplas ou de alcance nacional não são suficientes para corrigir o diferencial estrutural que penaliza a Região Norte, sobretudo em unidades federativas de baixa integração logística.

O próprio debate técnico conduzido por especialistas de reconhecida autoridade no setor energético, como Adriano Pires e Sergio Araújo, converge para a necessidade de distinguir choques conjunturais de preço de gargalos permanentes de abastecimento, ressaltando que parte importante do custo regional decorre de fatores logísticos e concorrenciais e não apenas de política tributária.

A proposta aqui apresentada parte de lógica já consolidada pelo ordenamento jurídico brasileiro, quando um insumo essencial atinge de forma desproporcional populações vulneráveis, admite-se mecanismo focalizado de compensação social, como ocorre no modelo estabelecido pela Lei nº 14.237/2021.



A diferença é que, neste caso, o objeto protegido não é apenas o consumo doméstico de energia, mas a mobilidade essencial como condição mínima de sobrevivência econômica em regiões periféricas de alto custo logístico.

A proposta evita criar subsídio universal ou benefício aberto. Ao contrário, adota quatro critérios de racionalidade pública:

I – focalização em famílias de baixa renda e trabalhadores economicamente vulneráveis;

II – prioridade territorial para municípios com comprovada limitação logística;

III – possibilidade de majoração apenas diante de elevação extraordinária de preços;

IV – exigência de monitoramento fiscal e avaliação periódica.

Esse desenho também se harmoniza com a arquitetura constitucional.

A Constituição Federal estabelece como objetivo fundamental da República a redução das desigualdades regionais e sociais.

Além disso, o art. 43 autoriza a União a articular sua atuação em regiões geoeconômicas com vistas à redução de desigualdades regionais.

Há ainda coerência material com o art. 170, inciso VII, ao reconhecer que a ordem econômica deve observar a redução das desigualdades regionais e sociais.

Portanto, a presente iniciativa não constitui privilégio regional arbitrário, mas instrumento temporário de correção federativa orientado por desigualdade objetiva de acesso econômico.

Do ponto de vista fiscal, a proposta foi desenhada de modo prudente, sem vinculação automática ilimitada, com execução condicionada à



regulamentação, com avaliação periódica e com possibilidade de calibragem anual.

No plano social, a medida permite resposta imediata a situações em que o preço do combustível compromete: o deslocamento ao trabalho; a prestação de serviços autônomos; o abastecimento local e; a renda mínima familiar.

Em municípios do interior amazônico, em áreas de fronteira e em capitais com forte dependência de motocicletas, como Boa Vista, a mobilidade cotidiana constitui elemento direto de sobrevivência econômica.

Nessas localidades, o combustível não é apenas insumo de transporte, é componente central de geração de renda.

Por isso, a presente proposição busca estabelecer política pública temporária, tecnicamente focalizada, constitucionalmente defensável e socialmente necessária, apta a proteger a população mais exposta aos efeitos do diferencial regional de preços.

Diante do exposto, submeto a presente proposição à apreciação dos Nobres Pares, certo de sua relevância econômica, social e federativa.

Sala das Sessões, em 2026.

Deputado DUDA RAMOS

