



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1340, de 2026**, que *"Autoriza a concessão de subvenção econômica à comercialização de óleo diesel de uso rodoviário no território nacional por produtores e importadores de óleo diesel, dispõe sobre o imposto de exportação sobre óleo diesel e altera a Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Deputado Federal Marcel van Hattem (NOVO/RS)	001; 002; 003; 004; 005; 006
Deputado Federal Kim Kataguirí (MISSÃO/SP)	007; 008; 017; 018; 019; 020; 098; 101
Deputado Federal Duda Ramos (MDB/RR)	009
Senador Veneziano Vital do Rêgo (MDB/PB)	010
Deputado Federal Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP)	011; 069; 070; 071; 072; 073; 074; 131; 132; 133
Deputado Federal Alceu Moreira (MDB/RS)	012; 013; 014; 015
Deputado Federal Vitor Lippi (PSD/SP)	016; 118; 119; 123
Deputado Federal Junio Amaral (PL/MG)	021; 022; 054; 055; 126
Deputado Federal Tião Medeiros (PP/PR)	023; 024; 025; 026; 041; 042; 043; 044; 045; 046; 047; 059; 097; 102; 152
Deputado Federal Daniel Freitas (PL/SC)	027
Deputado Federal Marangoni (UNIÃO/SP)	028
Deputado Federal Rodrigo Valadares (UNIÃO/SE)	029; 030; 031; 032; 033; 034; 035; 156
Deputado Federal Capitão Alden (PL/BA)	036; 037; 038; 039
Deputado Federal Capitão Augusto (PL/SP)	040
Deputada Federal Marussa Boldrin (MDB/GO)	048; 049; 050; 051; 052
Deputado Federal Thiago Flores (REPUBLICANOS/RO)	053*; 056; 068
Senador Jorge Seif (PL/SC)	057; 058
Deputado Federal Carlos Jordy (PL/RJ)	060; 061; 062; 063; 064; 065; 066
Deputado Federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB/SP)	067
Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	075; 076; 077; 078; 079; 080;

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
	081; 103
Senador Laércio Oliveira (PP/SE)	082; 083; 084; 085
Senador Hamilton Mourão (REPUBLICANOS/RS)	086; 087; 088; 089; 090; 091; 092; 093; 094; 095; 096; 110; 111; 134; 135
Deputado Federal Danilo Forte (UNIÃO/CE)	099
Deputado Federal Julio Lopes (PP/RJ)	100
Senador Izalci Lucas (PL/DF)	104; 105; 106; 107
Deputado Federal Zé Trovão (PL/SC)	108
Deputado Federal Evair Vieira de Melo (PP/ES)	109; 116; 129; 130
Senador Dr. Hiran (PP/RR)	112; 113; 114; 115
Deputado Federal Bandeira de Mello (PSB/RJ)	117
Deputado Federal Pedro Lupion (REPUBLICANOS/PR)	120; 121; 122
Deputado Federal Lucas Redecker (PSDB/RS)	124
Deputado Federal Rafael Simoes (UNIÃO/MG)	125
Deputado Federal Mauricio do Vôlei (PL/MG)	127
Senador Zequinha Marinho (PODEMOS/PA)	128
Deputado Federal Paulo Pimenta (PT/RS)	136; 154; 155
Deputado Federal Zé Adriano (PP/AC)	137
Deputado Federal Zé Vitor (PL/MG)	138; 139; 140; 141; 142
Deputado Federal Samuel Viana (REPUBLICANOS/MG)	143; 144; 145; 146; 147; 148; 149; 150
Senador Fernando Farias (MDB/AL)	151
Deputado Federal General Girão (PL/RN)	153
Senador Luis Carlos Heinze (PP/RS)	157; 158; 159; 160
Deputado Federal Toninho Wandscheer (/PR)	161; 162; 163

* Emenda retirada pelo autor

TOTAL DE EMENDAS: 163





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Suprima-se todo o Capítulo VI; e acrescente-se art. 12-1 ao Capítulo VII da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 12-1.** A compensação fiscal para a subvenção econômica prevista nesta Medida Provisória deverá ocorrer mediante:

I – redução de despesas primárias discricionárias do Poder Executivo federal; ou

II – utilização de receitas extraordinárias decorrentes de:

a) bônus de assinatura ou outras receitas provenientes de leilões de blocos exploratórios de petróleo e gás natural realizados pela União;

b) outorgas e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos;

c) alienação de participações acionárias da União.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o Capítulo VI da Medida Provisória nº 1.340, de 2026, que institui imposto de exportação sobre óleos brutos de petróleo. A medida representa **aumento da carga tributária** sobre um setor estratégico da economia brasileira, em um segmento que exige investimentos bilionários, riscos exploratórios, planejamento de longo prazo e elevada previsibilidade regulatória.



A criação de um imposto sobre a exportação de petróleo envia um **sinal negativo** aos investidores e compromete a atratividade do Brasil para novos projetos de exploração e produção. O setor de petróleo e gás é altamente competitivo no plano internacional, e **decisões de investimento consideram cuidadosamente a estabilidade institucional e tributária de cada país. Mudanças abruptas na tributação reduzem a segurança jurídica e podem levar ao adiamento ou cancelamento de projetos relevantes.** Ademais, o contexto internacional torna essa decisão ainda mais equivocada. Tensões geopolíticas envolvendo grandes produtores, como o Irã, aumentam a percepção de risco em diversas regiões produtoras e elevam a importância de países capazes de oferecer estabilidade institucional e previsibilidade regulatória. Nesse cenário, o Brasil tem uma oportunidade estratégica de se apresentar ao mundo como um porto seguro para investimentos no setor de petróleo.

Em vez de aproveitar essa janela de oportunidade para atrair capital, ampliar a produção e gerar empregos, o governo Lula opta infelizmente por elevar tributos e aumentar a incerteza regulatória. Sob a perspectiva liberal, defendida pelo Partido NOVO, o caminho para fortalecer o setor energético brasileiro não é a criação de novos impostos, mas sim a ampliação da oferta, a realização de leilões de áreas exploratórias e a criação de um ambiente competitivo e previsível para o investimento privado. Mais produção significa mais arrecadação, mais *royalties* , mais empregos e maior dinamismo econômico, sem a necessidade de penalizar o setor produtivo.

Mais uma vez, **o governo Lula escolhe aumentar impostos para compensar políticas intervencionistas,** em vez de promover reformas que ampliem investimentos e produtividade. A supressão do Capítulo VI da Medida Provisória é, portanto, necessária para preservar a segurança jurídica, evitar o aumento da carga tributária e permitir que o Brasil aproveite seu potencial energético, consolidando-se como destino seguro e competitivo para investimentos em petróleo e gás.

A emenda também estabelece **mecanismo alternativo de compensação fiscal** para eventual perda de arrecadação decorrente da supressão do imposto de exportação. Em vez de aumentar a carga tributária sobre um



setor estratégico, a proposta permite que a compensação seja realizada por meio de redução de despesas ou mediante receitas extraordinárias, por exemplo provenientes de bônus de assinatura de leilões de petróleo e gás. Trata-se de solução fiscalmente responsável que preserva a atratividade do setor energético brasileiro, ao mesmo tempo em que respeita as regras de responsabilidade fiscal.

Sala da comissão, 13 de março de 2026.

Deputado Marcel van Hattem
(NOVO - RS)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescentem-se arts. 13-1 e 13-2 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** A Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 4º** Fica vedado assegurar privilégio, benefício, preferência ou qualquer espécie de vantagem concorrencial nas licitações destinadas à exploração e à produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, tanto no regime de partilha de produção quanto no regime de concessão.’ (NR)”

“**Art. 13-2.** Revoga-se os §§ 1º e 2º do art. 4º da Lei nº 12.351, de 2010.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o marco regulatório da exploração e produção de petróleo e gás natural no Brasil, vedando a concessão de privilégios, benefícios ou preferências concorrenciais em licitações destinadas à exploração de petróleo, gás natural e outros hidrocarbonetos fluidos. Adicionalmente, promove a revogação de dispositivos legais que asseguram o chamado **direito de preferência da Petrobras** nos leilões do regime de partilha de produção.

O direito de preferência cria uma distorção concorrencial relevante ao conferir vantagem a uma empresa específica em processos licitatórios que



* C D 2 6 2 6 9 2 2 6 2 0 0 *

deveriam ser guiados pela igualdade de condições entre os participantes. A manutenção desse mecanismo reduz a competição nos leilões, afasta potenciais investidores e diminui o potencial arrecadatório das licitações, prejudicando o aproveitamento eficiente das riquezas energéticas do país.

A eliminação desse privilégio da Petrobras (revestido pelo nome de “direito de preferência”) contribui para tornar o ambiente regulatório brasileiro mais competitivo, transparente e alinhado às melhores práticas internacionais do setor de petróleo e gás. Ao assegurar igualdade de condições entre todos os agentes econômicos, o país amplia a competição nos leilões, aumenta a probabilidade de obtenção de melhores ofertas e fortalece sua capacidade de atrair investimentos privados em exploração e produção.

Sob a perspectiva de uma economia aberta e competitiva, o papel do Estado deve ser o de garantir regras claras, estáveis e isonômicas para todos os participantes do mercado. **Não cabe ao poder público favorecer empresas específicas, ainda que estatais, em detrimento da concorrência.** A experiência internacional demonstra que mercados mais abertos e competitivos tendem a gerar maior volume de investimentos, maior eficiência econômica e maior arrecadação para o Estado.

Dessa forma, a emenda promove maior isonomia concorrencial, fortalece a segurança jurídica e contribui para tornar o Brasil um destino mais atrativo para investimentos no setor de petróleo e gás, razão pela qual merece ser acolhida.

Sala da comissão, 13 de março de 2026.

Deputado Marcel van Hattem
(NOVO - RS)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao § 2º do art. 6º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 6º

.....

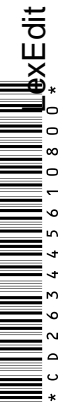
§ 2º A metodologia de definição do preço de referência considerará os parâmetros de mercado que compõem o preço do óleo *diesel* de uso rodoviário e será estabelecida mediante prévia realização de análise de impacto regulatório e consulta pública.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca aprimorar o §2º do art. 6º da Medida Provisória nº 1.340, de 2026, ao estabelecer que a metodologia de definição do preço de referência do óleo diesel de uso rodoviário seja precedida da realização de **análise de impacto regulatório (AIR) e consulta pública**.

A medida é particularmente relevante porque, nos termos da própria Medida Provisória, **o valor da subvenção econômica será pago aos produtores e importadores de óleo diesel habilitados desde que o preço de comercialização do óleo diesel de uso rodoviário seja inferior ou igual ao preço de referência** definido pelo governo, por intermédio da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis). Dessa forma, a metodologia utilizada para a definição desse preço de referência torna-se elemento central para determinar o funcionamento do programa e o volume de recursos públicos envolvidos.



* C D 2 6 3 4 4 5 6 1 0 8 0 0 *
ExEdit

Sem critérios técnicos claros e previamente avaliados, há risco de que a definição do preço de referência produza distorções relevantes no mercado, afetando a concorrência, desestimulando investimentos ou ampliando de forma indevida os gastos públicos com subvenções. A ausência de análise prévia também reduz a previsibilidade regulatória e pode gerar insegurança jurídica para produtores, importadores e demais agentes do setor de combustíveis.

Nesse contexto, a exigência de **análise de impacto regulatório** permite avaliar previamente os efeitos econômicos da política pública, incluindo seus impactos sobre preços, concorrência, investimentos e contas públicas. Já a **consulta pública** assegura maior transparência e participação dos agentes econômicos e da sociedade na construção de uma metodologia mais adequada e alinhada à realidade do mercado.

Ao exigir esses instrumentos antes da definição da metodologia de formação do preço de referência, a emenda contribui para elevar a qualidade regulatória, reduzir riscos de decisões arbitrárias e evitar distorções na concessão da subvenção econômica prevista na Medida Provisória. Trata-se, portanto, de medida que fortalece a transparência, a responsabilidade e a segurança jurídica no desenho dessa política pública.

Sala da comissão, 13 de março de 2026.

Deputado Marcel van Hattem
(NOVO - RS)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Suprima-se o art. 13 da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 13 da Medida Provisória nº 1.340, de 2026, que amplia mecanismos de **multa, fiscalização e intervenção estatal sobre preços e margens no mercado de combustíveis**. Embora apresentado e simulado sob o argumento de proteção ao consumidor, o dispositivo abre espaço para medidas de controle e intervenção que remetem a experiências fracassadas da política econômica brasileira.

A história econômica do Brasil demonstra de forma clara os efeitos negativos de iniciativas baseadas em fiscalização excessiva, controle de margens e tentativas indiretas de tabelamento de preços. Experiências como as chamadas **“fiscais do Sarney”**, na década de 1980, mostraram que intervenções desse tipo não resolvem problemas estruturais de preços, mas geram distorções de mercado, desorganização da cadeia produtiva, redução de investimentos e, em muitos casos, escassez de produtos.

A proposta contida neste capítulo caminha na direção oposta ao que deveria ser a política pública para o setor de combustíveis: mais competição, maior previsibilidade regulatória e menos intervenção estatal. O setor de petróleo e combustíveis exige investimentos de grande escala e planejamento de longo prazo. Medidas que aumentam o risco de intervenções administrativas em preços



* C D 2 6 6 8 4 6 9 3 0 2 0 0 *

ou margens reduzem a confiança dos agentes econômicos e desestimulam novos investimentos.

Sob a perspectiva liberal, defendida pelo Partido NOVO, **a melhor forma de proteger o consumidor é promover concorrência e ampliar a oferta, e não recriar as “fiscais do Sarney” como o governo Lula o faz agora com essa Medida Provisória.** A experiência internacional e a própria história econômica brasileira mostram que controles de preços e intervenções administrativas tendem a produzir exatamente o efeito oposto ao desejado, prejudicando consumidores e investidores.

Diante disso, a supressão do Capítulo VII da Medida Provisória é necessária para evitar retrocessos na política econômica, preservar o funcionamento dos mercados e impedir a reedição de práticas intervencionistas que já demonstraram ser ineficazes e prejudiciais ao desenvolvimento econômico do país.

Sala da comissão, 13 de março de 2026.

Deputado Marcel van Hattem
(NOVO - RS)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 12-1 ao Capítulo VII da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 12-1.** O Poder Executivo federal deverá divulgar em sítio eletrônico oficial, em formato aberto e de fácil acesso ao público, as informações relativas à subvenção econômica concedida nos termos desta Medida Provisória.

§ 1º A divulgação deverá conter, no mínimo:

I – o valor total dos recursos públicos destinados à subvenção econômica;

II – o valor pago a cada beneficiário habilitado;

III – a identificação dos produtores e importadores beneficiários;

IV – os critérios e o memorial de cálculo utilizados para definição do preço de referência;

V – os volumes de óleo diesel comercializados que deram origem ao pagamento da subvenção; e

VI – relatórios periódicos de avaliação dos resultados da política pública.

§ 2º As informações de que trata este artigo deverão ser atualizadas periodicamente e permanecer disponíveis ao público durante todo o período de vigência da política e por, no mínimo, cinco anos após o encerramento dos pagamentos.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.



JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo fortalecer a transparência e o controle social sobre a subvenção econômica prevista na Medida Provisória nº 1.340, de 2026. Como se trata de política pública que envolve a transferência de recursos públicos para agentes privados do setor de combustíveis, é fundamental assegurar ampla publicidade sobre os valores pagos, os beneficiários e os resultados alcançados.

A transparência é princípio essencial da boa gestão pública e instrumento indispensável para a correta avaliação de políticas públicas. A divulgação detalhada das informações permite que a sociedade, os órgãos de controle e o próprio Congresso Nacional acompanhem a execução da subvenção, verifiquem a eficiência do gasto público e avaliem se a política está efetivamente atingindo os objetivos pretendidos.

Além disso, a publicação sistemática dessas informações contribui para reduzir riscos de distorções, favorecimentos indevidos e uso ineficiente de recursos públicos. Em políticas que envolvem subsídios e intervenções em mercados relevantes da economia, a transparência é condição fundamental para garantir legitimidade e responsabilidade na utilização do dinheiro do contribuinte.

Dessa forma, a emenda busca assegurar que eventuais gastos decorrentes da Medida Provisória sejam acompanhados de mecanismos adequados de publicidade e prestação de contas, fortalecendo os princípios da transparência, da eficiência e da responsabilidade fiscal na gestão dos recursos públicos.

Sala da comissão, 13 de março de 2026.

Deputado Marcel van Hattem
(NOVO - RS)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescentem-se arts. 12-1 e 12-2 ao Capítulo VII da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 12-1.** Nenhum dispositivo desta Lei poderá ser interpretado como autorização para fixação, controle ou tabelamento de preços de combustíveis no território nacional.”

“**Art. 12-2.** O art. 69 da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar com o seguinte parágrafo único:

‘**Art. 69.**

Parágrafo único. Os preços e as margens de comercialização de petróleo e de gás natural, incluindo seus derivados, e de biocombustíveis são livres em todo o território nacional.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo deixar expresso que nenhum dispositivo da Medida Provisória nº 1.340, de 2026, poderá ser interpretado como autorização para **fixação, controle ou tabelamento de preços de combustíveis no território nacional.**

A história econômica brasileira demonstra de forma clara os efeitos negativos de políticas de controle ou tabelamento de preços. Experiências dessa natureza, como aquelas adotadas durante o período de hiperinflação na década



de 1980, resultaram em desorganização dos mercados, escassez de produtos, perda de investimentos e aumento da insegurança econômica. Em vez de solucionar problemas estruturais de preços, intervenções administrativas acabam por agravar distorções e comprometer o funcionamento eficiente da economia.

No setor de combustíveis, em particular, a previsibilidade e o respeito às regras de mercado são elementos fundamentais para garantir investimentos em produção, refino, logística e importação. Qualquer sinalização de que o Estado poderá intervir diretamente na formação de preços eleva o risco regulatório, reduz a confiança dos agentes econômicos e tende a afastar investimentos necessários para ampliar a oferta e assegurar o abastecimento.

A emenda busca, portanto, reforçar o princípio da **livre formação de preços**, assegurando que eventuais medidas previstas na Medida Provisória não sejam utilizadas como fundamento para intervenções administrativas no mercado de combustíveis. Trata-se de medida que fortalece a segurança jurídica, preserva o ambiente concorrencial e contribui para evitar retrocessos em direção a políticas econômicas que já demonstraram, no passado, ser prejudiciais ao crescimento e ao bem-estar da população.

Dessa forma, a proposta reafirma o compromisso com a liberdade econômica, com o funcionamento adequado dos mercados e com a adoção de políticas públicas responsáveis e alinhadas às melhores práticas econômicas.

Sala da comissão, 13 de março de 2026.

Deputado Marcel van Hattem
(NOVO - RS)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 10-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 10-1.** A receita arrecadada a título do imposto sobre a exportação de petróleo bruto de que trata o art. 10 desta Medida Provisória terá destinação exclusivamente vinculada ao ressarcimento integral das dotações orçamentárias relativas à subvenção econômica de que trata o art. 1º, observado o limite de R\$ 10.000.000.000,00 (dez bilhões de reais).

§ 1º A alíquota do imposto sobre a exportação de que trata o presente artigo será reduzida automaticamente a zero, independentemente de ato administrativo ou normativo posterior, cabendo à Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil publicar ato declaratório no Diário Oficial da União no prazo de 5 (cinco) dias úteis contados da verificação da condição, quando ocorrer qualquer das seguintes hipóteses, o que ocorrer primeiro:

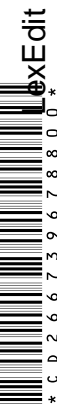
I – encerramento da subvenção econômica de que trata o art. 1º, por qualquer motivo, incluindo o implemento da condição prevista no § 4º do art. 1º;

II – atingimento do limite de arrecadação de R\$ 10.000.000.000,00 (dez bilhões de reais) previsto no caput deste artigo;

III – a data de 31 de dezembro de 2026.

§ 2º É vedada a utilização de eventual saldo remanescente da arrecadação do imposto de exportação, após cumprido o ressarcimento previsto no caput, para criação ou expansão de despesas correntes, concessão de benefícios fiscais ou abertura de créditos suplementares, devendo o referido saldo ser destinado exclusivamente à amortização extraordinária da dívida pública federal à data de 31 de dezembro de 2026.

§ 3º É vedada a prorrogação ou restituição da alíquota de que trata o art. 10 desta Medida Provisória após sua extinção nos termos do art. 10-



A, salvo mediante lei específica que demonstre, em sua exposição de motivos, a persistência ou o surgimento de novo choque de mercado que a justifique e apresente nova estimativa de impacto fiscal nos termos do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade conferir racionalidade fiscal, previsibilidade econômica e estrita vinculação de finalidade à arrecadação decorrente do imposto sobre a exportação de petróleo bruto instituído no art. 10 da Medida Provisória nº 1.340, de 2026.

A criação de tributos com caráter excepcional e finalidade específica exige, do ponto de vista institucional e econômico, mecanismos claros que impeçam sua transformação em instrumento permanente de arrecadação desvinculado do objetivo que justificou sua instituição. A experiência brasileira demonstra que medidas emergenciais frequentemente acabam sendo incorporadas de forma estrutural ao sistema tributário, gerando distorções econômicas, insegurança regulatória e aumento indireto da carga tributária.

Nesse contexto, a emenda estabelece um vínculo explícito entre a arrecadação do imposto de exportação e o ressarcimento das dotações orçamentárias destinadas à subvenção econômica prevista no art. 1º da Medida Provisória, fixando um limite máximo de arrecadação de R\$ 10 bilhões. Trata-se de mecanismo que preserva o equilíbrio fiscal ao assegurar que a receita extraordinária decorrente do imposto tenha destinação claramente definida e limitada no tempo.

A proposta também institui mecanismo automático de extinção da alíquota, reduzindo-a a zero uma vez atingido o limite de arrecadação ou cessada a necessidade da subvenção econômica. Tal previsão evita a perpetuação de um tributo que foi concebido como instrumento emergencial de compensação fiscal.



Ao estabelecer gatilho automático de extinção, a emenda reforça a segurança jurídica e impede que a continuidade do tributo dependa exclusivamente de decisões discricionárias da administração pública.

Além disso, a medida prevê que eventual arrecadação remanescente após o ressarcimento integral das dotações orçamentárias não poderá ser utilizada para expansão de despesas correntes ou criação de novos benefícios fiscais, devendo ser destinada exclusivamente à amortização extraordinária da dívida pública federal. Essa disposição fortalece o compromisso com a responsabilidade fiscal e evita que receitas extraordinárias sirvam para financiar aumento permanente de gastos públicos.

Outro ponto fundamental da emenda consiste na inclusão de dispositivo que veda a reintrodução ou prorrogação automática do imposto após sua extinção, salvo mediante lei específica que demonstre de forma transparente a existência de novo choque de mercado que justifique a medida e apresente estimativa de impacto fiscal nos termos do art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal. Trata-se de salvaguarda institucional que assegura que eventuais futuras intervenções tributárias sejam devidamente justificadas, debatidas pelo Congresso Nacional e acompanhadas de avaliação fiscal adequada.

A emenda, portanto, preserva o objetivo arrecadatório emergencial da Medida Provisória, mas estabelece limites claros, transparência fiscal e previsibilidade regulatória, elementos essenciais para a estabilidade do ambiente econômico e para a credibilidade da política fiscal brasileira.

Ao evitar a transformação de um tributo excepcional em instrumento permanente de arrecadação, a proposta também protege a competitividade do setor petrolífero brasileiro no mercado internacional, ao mesmo tempo em que garante responsabilidade na gestão das contas públicas.

Diante do exposto, a aprovação da presente emenda representa importante aperfeiçoamento do texto da Medida Provisória, conciliando responsabilidade fiscal, segurança jurídica e racionalidade tributária.

Sala da comissão, 16 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 12-1 ao Capítulo VI da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 12-1.** Os efeitos das alíquotas estabelecidas nos arts. 10 e 11 cessarão quando o montante arrecadado alcançar o limite da subvenção econômica previsto no art. 2º.

Parágrafo único. Na hipótese de arrecadação superior ao montante da subvenção concedida conforme o art. 2º, caberá à Receita Federal do Brasil operacionalizar a devolução dos valores aos produtores e importadores de óleo diesel.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória 1340, de 2025, estabeleceu, em caráter emergencial, subvenção econômica para apoio à comercialização de óleo diesel de uso rodoviário no território nacional, limitada ao montante de R\$ 10 bilhões, aplicáveis até o final do presente exercício financeiro. O texto, por meio do § 1º do art. 2º, deixa explícito que a subvenção será encerrada ao alcançar o montante estabelecido.

Na exposição de motivos, o Governo esclarece que a concessão da subvenção e o imposto de exportação estabelecido são "instrumentos



* C D 2 6 1 2 8 9 6 9 5 6 0 0 *

complementares e coordenados" para mitigar efeitos econômicos e sociais relacionados ao choque no mercado internacional do petróleo.

Não se observa, contudo, coordenação entre o limite à arrecadação por meio da tributação à exportação e o limite da subvenção econômica apresentado na medida, da ordem de R\$ 10 bilhões até o final do exercício. Desse modo, a redação da Medida Provisória permite que a arrecadação decorrente do aumento da tributação supere o montante destinado à subvenção econômica aos agentes beneficiários. Há, assim, inconsistência entre o discurso e o desenho da política pública, que pode ser particularmente preocupante, sobretudo em ano eleitoral.

Cumprе destacar que o Governo, na própria fundamentação da Medida Provisória, informa que *"as estimativas de arrecadação do imposto de exportação para o período de quatro meses produz arrecadação da ordem de R\$ 15,6 bilhões no cenário de referência central com Brent a US\$ 90/barril, variando entre R\$ 13,9 bilhões (Brent a US\$ 80,0/barril) e R\$ 17,4 bilhões (Brent a US\$ 100,0/barril) dependendo do cenário. Parte dessa arrecadação adicional poderá ser usada para compensar a redução da contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins incidentes sobre a importação e a comercialização de óleo diesel."* Ou seja: o potencial arrecadatório decorrente da elevação da tributação supera significativamente o montante da subvenção econômica disponibilizada aos produtores e importadores de óleo diesel.

Adicionalmente, e conforme colocado na exposição de motivos, o Governo sinaliza existir folga na meta de resultado primário, da ordem de R\$ 34,9 bilhões. Tal folga seria usada para viabilizar apoio à sociedade, inclusive a isenção fiscal decorrente da isenção de PIS/Pasep e a Cofins incidentes sobre o diesel, que se soma à subvenção presente nesta Medida Provisória. Cumprе destacar que a banda da meta de resultado primário, conforme discutido quando das deliberações acerca do arcabouço fiscal, foi criada também para acomodar e absorver choques - justamente o caso em questão, relacionado ao conflito bélico em curso no Oriente Médio.

No mais, cumprе destacar que tributar exportações, como as de petróleo e de seus derivados aqui propostas, tende a gerar diversos efeitos econômicos negativos. Em primeiro lugar, esse tipo de imposto



reduz a competitividade internacional dos produtores nacionais, já que eleva artificialmente o preço do produto vendido ao exterior, favorecendo concorrentes de outros países que não enfrentam a mesma carga tributária. Além disso, pode desestimular investimentos no setor de exploração, refino e infraestrutura logística, pois diminui a rentabilidade esperada das empresas que atuam nessa cadeia. Outro efeito possível é a redução da produção e das exportações, o que pode resultar em menor entrada de divisas no país e perda de participação no mercado global de energia. Por fim, tributar exportações de uma commodity estratégica pode gerar insegurança regulatória e sinalizar instabilidade nas regras econômicas, afastando investidores e prejudicando o desenvolvimento de longo prazo do setor energético.

Deste modo, entendendo ser essa medida necessária para adequadamente equilibrar o esforço fiscal do Governo com os impactos tributários aos exportadores, solicitamos aos nobres pares apoio para a aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 16 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** Até 31 de dezembro de 2026, ficam reduzidas a zero as alíquotas dos seguintes tributos incidentes sobre a importação e a comercialização de gasolina e de óleo diesel destinados ao consumo final na Região Norte:

- I** – da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico;
- II** – da Contribuição para o PIS/Pasep; e
- III** – da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins).

§ 1º O benefício previsto neste artigo aplica-se exclusivamente aos combustíveis destinados ao consumo final na Região Norte, nos termos definidos em regulamento.

§ 2º A fruição do benefício fica condicionada:

- I** – à implementação de mecanismos de rastreabilidade da cadeia de comercialização do combustível;
- II** – à comprovação de repasse de, no mínimo, noventa e cinco por cento do benefício tributário ao preço final ao consumidor.

§ 3º Na hipótese de inobservância do disposto no § 1º ou de descumprimento das demais condições previstas neste artigo, será exigida a recomposição integral do crédito tributário correspondente, acrescida das penalidades aplicáveis.

§ 4º Ato conjunto da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP e da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil estabelecerá os mecanismos de controle, fiscalização e rastreabilidade necessários à aplicação do disposto neste artigo.



§ 5º O disposto neste artigo terá vigência até 31 de dezembro de 2026.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo introduzir calibragem tributária regional na política emergencial de estabilização de preços de combustíveis instituída pela Medida Provisória nº 1.340, de 2026, de modo a considerar as especificidades logísticas e estruturais da Região Norte.

A Medida Provisória autoriza a concessão de subvenção econômica à comercialização de óleo diesel rodoviário, limitada a R\$ 0,32 por litro, bem como institui instrumentos fiscais destinados a mitigar os efeitos do recente choque internacional de preços do petróleo sobre a economia nacional. A medida integra um conjunto de ações emergenciais voltadas à contenção de pressões inflacionárias decorrentes do aumento abrupto das cotações internacionais do petróleo e de sua transmissão aos preços internos dos combustíveis.

Conforme exposto na exposição de motivos da Medida Provisória, o objetivo central da política pública é reduzir a difusão do choque de custos associado ao diesel ao longo das cadeias produtivas, preservando a estabilidade econômica e a previsibilidade de custos em setores intensivos em transporte. Nesse contexto, a política energética emergencial busca atuar no ponto mais sensível da cadeia logística nacional, evitando a propagação de aumentos de preço para outros segmentos da economia.

Embora a medida tenha alcance nacional, é importante reconhecer que os impactos do aumento dos combustíveis não se distribuem de forma homogênea no território brasileiro. A Região Norte apresenta características estruturais que amplificam o efeito de choques de preço no mercado de combustíveis, entre as quais se destacam:

– grandes distâncias logísticas e baixa densidade de infraestrutura rodoviária;



- elevada dependência de transporte fluvial e multimodal;
- maior custo médio de distribuição de combustíveis;
- menor proximidade com polos de refino e de armazenamento.

Essas condições fazem com que a elevação do preço internacional do petróleo produza efeitos proporcionalmente mais intensos sobre o custo final do combustível na região. Em outras palavras, o mesmo choque externo tende a gerar maior impacto econômico relativo nas regiões com maior complexidade logística.

A calibragem regional proposta nesta emenda busca corrigir essa assimetria por meio de mecanismo tributário temporário, permitindo que a política nacional de estabilização de preços alcance efetividade também em regiões estruturalmente mais vulneráveis à elevação de custos logísticos.

Do ponto de vista jurídico, a emenda apresenta pertinência temática direta com o objeto da Medida Provisória. A proposição original institui instrumentos fiscais e regulatórios voltados à estabilização do mercado de combustíveis e à mitigação de impactos econômicos decorrentes da volatilidade internacional do petróleo. A emenda ora apresentada atua no mesmo domínio material, limitando-se a introduzir calibragem regional temporária na tributação incidente sobre combustíveis.

Também se observa plena compatibilidade com a competência tributária da União, uma vez que as contribuições mencionadas – Cide, PIS/Pasep e Cofins – são tributos federais cuja disciplina normativa pode ser alterada por lei ordinária ou por medida provisória, nos termos da Constituição Federal.

A medida proposta observa igualmente os princípios de responsabilidade fiscal. O benefício tributário é de natureza estritamente temporária, com vigência até 31 de dezembro de 2026, coincidindo com o horizonte temporal da própria política emergencial de estabilização de combustíveis prevista na Medida Provisória. Trata-se, portanto, de mecanismo transitório destinado a enfrentar circunstância econômica excepcional.



Adicionalmente, a emenda prevê instrumentos de controle destinados a assegurar a efetividade da política pública e evitar distorções de mercado. A exigência de rastreabilidade da cadeia de comercialização do combustível, associada à obrigação de repasse mínimo do benefício ao consumidor final, busca garantir que o benefício tributário se traduza efetivamente em moderação de preços. Por sua vez, a previsão de recomposição tributária em caso de desvio logístico ou descumprimento das condições estabelecidas constitui mecanismo de integridade da política pública.

Por fim, a limitação temporal da medida até o final de 2026 assegura sua compatibilidade com o processo de transição do novo sistema tributário sobre o consumo instituído pela reforma tributária, evitando conflitos normativos com a futura implementação da Contribuição sobre Bens e Serviços – CBS.

Dessa forma, a presente emenda introduz instrumento focalizado, temporário e juridicamente consistente, capaz de reforçar a efetividade da política pública de estabilização de preços de combustíveis em regiões onde os efeitos econômicos dos choques internacionais tendem a ser mais intensos.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.

Deputado Duda Ramos
(MDB - RR)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Veneziano Vital do Rêgo

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 13-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** Para fins de atendimento à participação volumétrica mínima obrigatória prevista no art. 13 da Lei nº 14.993, de 8 de outubro de 2024, poderá ser considerada a parcela renovável oriunda do coprocessamento de biomassa renovável na produção de diesel de baixo carbono.

§ 1º O regulamento disporá sobre os critérios de elegibilidade e os procedimentos de contabilização, certificação e monitoramento da parcela renovável oriunda do coprocessamento.

§ 2º O disposto neste artigo não afasta a observância dos demais requisitos técnicos, ambientais e regulatórios aplicáveis à produção e à comercialização de combustíveis.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.340 institui medidas destinadas a mitigar os impactos de choques recentes no mercado internacional de petróleo e combustíveis sobre o mercado doméstico. Embora seu foco principal recaia sobre instrumentos emergenciais de estabilização de preços e preservação do abastecimento, o contexto atual também reforça a importância de políticas estruturais voltadas à diversificação da matriz energética e à redução da intensidade de carbono no setor de combustíveis.



Nesse sentido, a Lei nº 14.993, de 8 de outubro de 2024, estabeleceu diretrizes para a promoção de combustíveis de menor intensidade de carbono no país, incluindo a fixação de participação volumétrica mínima obrigatória de combustíveis renováveis ou de baixo carbono no diesel. Entre as rotas tecnológicas disponíveis para a descarbonização do diesel, destaca-se o coprocessamento de biomassa renovável em unidades de refino, processo pelo qual frações renováveis são incorporadas à produção de diesel de baixo carbono.

A presente emenda tem por objetivo explicitar que a parcela renovável resultante desse processo poderá ser considerada para fins de cumprimento da participação volumétrica mínima prevista na legislação, desde que observados os demais critérios estabelecidos em regulamento. Tal medida contribui para conferir segurança jurídica aos investimentos realizados nessa rota.

Dessa forma, a proposta contribui para alinhar os instrumentos emergenciais previstos na Medida Provisória aos objetivos de longo prazo da política energética nacional, promovendo simultaneamente segurança de abastecimento e redução da intensidade de carbono no setor de combustíveis.

Sala da comissão, de de .

Senador Veneziano Vital do Rêgo
(MDB - PB)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

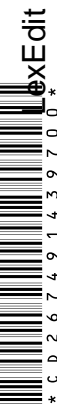
“**Art.** As usinas de biocombustíveis e as que produzam combustíveis oriundos de fontes agrícolas renováveis poderão restituir administrativamente ou compensar com débitos de outros tributos administrados pela Receita Federal, nos termos dos arts. 73 e 74 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996, créditos acumulados das contribuições sociais PIS/PASEP e COFINS, apurados na forma do art. 3º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, do art. 3º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e do art. 8º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, independentemente de serem sujeitos ou não a ressarcimento ou restituição.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar às usinas de biocombustíveis e às produtoras de combustíveis oriundos de fontes agrícolas renováveis o pleno aproveitamento dos créditos acumulados de PIS/Pasep e Cofins, mediante restituição administrativa ou compensação com outros tributos federais.

A produção de biocombustíveis ocupa posição estratégica na matriz energética brasileira. Além de reduzir a dependência de combustíveis fósseis, contribui para a geração de emprego e renda no meio rural, fortalece o agronegócio nacional e desempenha papel central na política de descarbonização prevista no RenovaBio.

Entretanto, em razão da estrutura tributária aplicável ao setor, especialmente no regime não cumulativo de PIS/Pasep e Cofins, grande parte



das usinas acumula créditos tributários que acabam se transformando em custo financeiro permanente. Isso ocorre porque muitas operações de venda no mercado interno são realizadas com alíquotas reduzidas ou desoneradas, impedindo a plena utilização desses créditos. Na prática, o que deveria ser um mecanismo de neutralidade tributária converte-se em custo financeiro relevante, reduzindo a competitividade do setor e elevando o preço final dos biocombustíveis.

O problema torna-se ainda mais relevante no contexto da Medida Provisória nº 1.340/2026, que institui subvenção econômica à comercialização de óleo diesel de origem fóssil. A concessão de incentivos econômicos ao combustível fóssil, sem mecanismos que preservem a competitividade dos biocombustíveis que com ele concorrem diretamente, pode gerar distorções no mercado energético e comprometer os objetivos nacionais de transição energética.

Além disso, a Constituição Federal estabelece diretriz expressa de política pública nesse sentido. O art. 225, §1º, inciso VIII, incluído pela Emenda Constitucional nº 123/2022, determina que o Estado brasileiro deve manter regime fiscal favorecido para os biocombustíveis destinados ao consumo final, de forma a assegurar tributação inferior à incidente sobre combustíveis fósseis e garantir diferencial competitivo em relação a estes. A medida proposta nesta emenda contribui diretamente para a concretização desse mandamento constitucional, ao reduzir distorções tributárias que hoje penalizam a produção nacional de biocombustíveis.

Nesse contexto, permitir a restituição ou compensação dos créditos acumulados de PIS/Pasep e Cofins constitui medida essencial para restaurar a neutralidade tributária do regime não cumulativo, devolver liquidez às usinas e preservar o diferencial competitivo dos combustíveis renováveis em relação aos combustíveis fósseis.

Ademais, incentivar a produção e o consumo de biocombustíveis provenientes de fontes agrícolas renováveis contribui para a redução das emissões de gases de efeito estufa, reforça os compromissos assumidos pelo Brasil no âmbito do Acordo de Paris e fortalece a segurança energética nacional.

Ao assegurar a aplicação plena dos mecanismos de compensação previstos nos arts. 73 e 74 da Lei nº 9.430/1996 e restabelecer a neutralidade



tributária prometida pelas Leis nº 10.637/2002, nº 10.833/2003 e nº 10.925/2004, a presente emenda promove justiça fiscal, reduz distorções econômicas e fortalece o papel estratégico dos biocombustíveis na matriz energética brasileira.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.

Deputado Arnaldo Jardim
(CIDADANIA - SP)
Deputado Federal



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267491439700>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Arnaldo Jardim



**EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)**

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art. 10** Fica vedada, até 31 de dezembro de 2026, a importação de biodiesel destinado ao atendimento da mistura obrigatória ao óleo diesel de origem fóssil comercializado no território nacional. §1º A vedação prevista no caput aplica-se ao biodiesel adquirido, comercializado ou utilizado com a finalidade de compor o percentual obrigatório de mistura estabelecido.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo resguardar a coerência da política energética nacional e proteger a cadeia produtiva brasileira de biodiesel, vedando, até 31 de dezembro de 2026, a importação de biodiesel destinado ao atendimento da mistura obrigatória ao óleo diesel fóssil comercializado no território nacional.

A mistura obrigatória de biodiesel não constitui mera operação comercial, mas instrumento estruturante de política pública voltado ao fortalecimento da produção nacional de biocombustíveis, à agregação de valor à agroindústria brasileira, à geração de emprego e renda no campo e à promoção da segurança energética e da descarbonização da matriz de transportes. Trata-se de mecanismo que impulsiona investimentos industriais, estimula o processamento de oleaginosas, fortalece a cadeia de farelos e proteínas e amplia oportunidades para a agricultura familiar e para o desenvolvimento regional.

Nos últimos anos, o setor realizou investimentos relevantes no País com base em um ambiente regulatório orientado pela expansão progressiva da mistura obrigatória, especialmente a partir das diretrizes consolidadas pela Lei do Combustível do Futuro. Esse marco legal conferiu previsibilidade à política pública e sinalizou, de forma inequívoca, o compromisso do Estado brasileiro



com o fortalecimento dos biocombustíveis como vetor de transição energética, industrialização e soberania nacional.

Permitir, nesse contexto, a importação de biodiesel para fins de cumprimento da mistura obrigatória, sobretudo em meio a medidas excepcionais de apoio ao diesel fóssil, geraria grave distorção concorrencial e esvaziaria os objetivos econômicos, sociais, energéticos e ambientais da política pública. Tal abertura comprometeria a confiança dos agentes econômicos, enfraqueceria os investimentos já realizados em território nacional, reduziria os efeitos positivos da cadeia sobre o campo e a indústria brasileira e introduziria instabilidade regulatória em um setor que depende, por natureza, de planejamento de longo prazo.

A vedação ora proposta, além de temporária e proporcional, preserva a finalidade pública da mistura obrigatória, assegura tratamento compatível com os investimentos já realizados no País e evita que uma medida emergencial voltada ao diesel fóssil produza, por via indireta, efeitos adversos sobre a indústria nacional de biodiesel.

Dessa forma, contamos com o apoio dos nobres pares para o acolhimento da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.

Deputado Alceu Moreira
(MDB - RS)



EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art. 10** Fica instituído crédito fiscal outorgado aos produtores de biodiesel autorizados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, incidente sobre a produção de biodiesel destinado à mistura obrigatória ao óleo diesel de origem fóssil comercializado no território nacional, limitado ao montante total de até R\$ 2.500.000.000,00 (dois bilhões e quinhentos milhões de reais) até 31 de dezembro de 2026.

§ 1º O crédito de que trata o caput terá por objetivo assegurar diferencial competitivo ao biodiesel em relação ao óleo diesel de origem fóssil, nos termos do inciso VIII do §1º do art. 225 da Constituição Federal.

§ 2º O crédito fiscal será apurado com base no volume de biodiesel comercializado e poderá ser utilizado para compensação com tributos federais administrados pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, na forma estabelecida em regulamento. A

§ 3º Alternativamente à compensação prevista no §2º, o crédito poderá ser objeto de ressarcimento ou transferência, conforme disciplinado em ato do Poder Executivo.

§ 4º O Poder Executivo estabelecerá, em regulamento, a metodologia de cálculo do crédito fiscal, de modo a assegurar que a carga tributária efetiva incidente sobre o biodiesel seja inferior à aplicável ao óleo diesel de origem fóssil.

§ 5º O benefício de que trata este artigo observará critérios de sustentabilidade ambiental, rastreabilidade da matéria-prima e conformidade com as políticas nacionais de biocombustíveis.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar efetividade ao comando constitucional estabelecido no art. 225, §1º, inciso VIII, da Constituição Federal, introduzido pela Emenda Constitucional nº 123/2022, que determina



a manutenção de regime fiscal favorecido para os biocombustíveis, de modo a garantir-lhes tributação inferior à incidente sobre combustíveis fósseis e diferencial competitivo em relação a estes.

A Medida Provisória nº 1.340/2026 institui subvenção econômica à comercialização de óleo diesel de uso rodoviário por produtores e importadores de combustível fóssil, com o objetivo de mitigar os efeitos da elevação de preços no mercado interno.

Entretanto, a concessão de subsídio público ao diesel fóssil, sem mecanismo equivalente de compensação para os biocombustíveis que com ele competem diretamente, produz efeito econômico incompatível com o mandamento constitucional de diferenciação tributária favorável aos combustíveis renováveis.

Nesse contexto, a instituição de crédito fiscal outorgado aos produtores de biodiesel constitui instrumento adequado para recompor o diferencial competitivo previsto na Constituição. A técnica legislativa é amplamente reconhecida no ordenamento brasileiro como mecanismo legítimo de política pública para equalização de cargas tributárias e estímulo a setores estratégicos.

Além de preservar a coerência do sistema constitucional, a medida contribui para: garantir previsibilidade regulatória à cadeia produtiva do biodiesel; evitar distorções competitivas geradas por subsídios ao combustível fóssil; fortalecer a política nacional de descarbonização do setor de transportes; e assegurar segurança jurídica aos investimentos realizados no setor de biocombustíveis.

A adoção de crédito fiscal como mecanismo de equalização também permite calibragem regulatória pelo Poder Executivo, possibilitando ajustes periódicos na metodologia de cálculo para assegurar que o diferencial competitivo seja efetivamente mantido.

Dessa forma, a presente emenda promove a compatibilização da política emergencial de estabilização do mercado de combustíveis com os objetivos



constitucionais de transição energética, sustentabilidade ambiental e promoção dos biocombustíveis.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.

Deputado Alceu Moreira
(MDB - RS)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264332737100>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira



EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art. 10** O regulamento, a metodologia de definição do preço de referência e os atos de habilitação, apuração, verificação de conformidade e pagamento da subvenção econômica de que trata esta Medida Provisória observarão o disposto no inciso VIII do § 1º do art. 225 da Constituição Federal, de modo a preservar o diferencial competitivo dos biocombustíveis em relação aos combustíveis fósseis.

§ 1º É vedada a concessão, manutenção ou ampliação da subvenção em patamar, formato ou metodologia que reduza, neutralize ou esvazie, direta ou indiretamente, o diferencial competitivo assegurado constitucionalmente aos biocombustíveis.

§ 2º Verificado impacto adverso relevante sobre a competitividade dos biocombustíveis, o Poder Executivo deverá promover ajuste no valor da subvenção, na metodologia de cálculo ou adotar medida compensatória equivalente, sem prejuízo da continuidade do abastecimento nacional.”

JUSTIFICAÇÃO

A emenda aqui proposta visa aperfeiçoar a Medida Provisória, de modo a compatibilizar a concessão de subvenção econômica ao óleo diesel com o mandamento constitucional de preservação do diferencial competitivo dos biocombustíveis em relação aos combustíveis fósseis.

A medida provisória institui mecanismo emergencial voltado à contenção de preços e à proteção do abastecimento nacional. Entretanto, a ausência de salvaguarda expressa em favor dos biocombustíveis pode produzir efeito colateral indesejado, ao reduzir artificialmente a vantagem econômica relativa desses energéticos renováveis e, assim, comprometer diretriz fixada pela própria Constituição Federal.



A Constituição determina a adoção de regime fiscal favorecido para os biocombustíveis, com o objetivo de assegurar sua competitividade frente aos combustíveis fósseis. Trata-se de comando constitucional diretamente vinculado à promoção da transição energética, à redução de emissões, ao desenvolvimento sustentável e à valorização de uma matriz energética mais limpa. A presente emenda, portanto, não cria inovação desconectada do ordenamento jurídico, mas apenas explícita, no âmbito da medida provisória, a necessidade de observância de parâmetro já previsto no texto constitucional.

Ao estabelecer que a regulamentação, a metodologia de cálculo da subvenção e os atos de sua execução deverão preservar o diferencial competitivo dos biocombustíveis, a emenda confere segurança jurídica à política pública e evita que uma medida conjuntural de apoio ao diesel fóssil acabe esvaziando, ainda que indiretamente, uma diretriz estrutural da política energética nacional. Tal cautela é plenamente coerente com a Lei nº 14.993, de 8 de outubro de 2024 (Lei do Combustível do Futuro), reconhecida pelo próprio governo federal como marco da transição energética e da descarbonização dos transportes, com instrumentos voltados à expansão e ao fortalecimento dos biocombustíveis. Nesse contexto, qualquer medida que comprima artificialmente a competitividade desses energéticos renováveis, em benefício do combustível fóssil, representaria verdadeiro contrassenso em relação aos objetivos e à lógica normativa da própria Lei do Combustível do Futuro.

Se acatada, a emenda permitirá que eventual intervenção estatal no mercado de diesel ocorra de forma tecnicamente calibrada, sem neutralizar a competitividade do biodiesel e dos demais biocombustíveis. Com isso, evita-se a criação de distorções concorrenciais, impedindo que o incentivo temporário ao combustível fóssil gere desequilíbrios permanentes em prejuízo do setor de energia renovável.

A preservação desse diferencial competitivo é essencial para garantir previsibilidade regulatória, proteger investimentos já realizados na cadeia produtiva dos biocombustíveis, estimular inovação tecnológica, assegurar o cumprimento dos compromissos ambientais do País e manter coerência entre a



política emergencial de preços e os objetivos estratégicos da transição energética brasileira.

Dessa forma, contamos com o apoio dos nobres pares para o acolhimento da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.

Deputado Alceu Moreira
(MDB - RS)



**EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)**

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

“**Art.** 1 A Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:”

“**Art.** As usinas de biocombustíveis e as que produzam combustíveis oriundos de fontes agrícolas renováveis poderão restituir administrativamente ou compensar com débitos de outros tributos administrados pela Receita Federal, nos termos dos arts. 73 e 74 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996, créditos acumulados das contribuições sociais PIS/PASEP e COFINS, apurados na forma do art. 3º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, do art. 3º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e do art. 8º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, independentemente de serem sujeitos ou não a ressarcimento ou restituição.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar às usinas de biocombustíveis e às produtoras de combustíveis oriundos de fontes agrícolas renováveis o pleno aproveitamento dos créditos acumulados de PIS/Pasep e Cofins, mediante restituição administrativa ou compensação com outros tributos federais.

A produção de biocombustíveis ocupa posição estratégica na matriz energética brasileira. Além de reduzir a dependência de combustíveis fósseis, contribui para a geração de emprego e renda no meio rural, fortalece o agronegócio nacional e desempenha papel central na política de descarbonização prevista no RenovaBio.

Entretanto, em razão da estrutura tributária aplicável ao setor, especialmente no regime não cumulativo de PIS/Pasep e Cofins, grande parte das usinas acumula créditos tributários que acabam se transformando em custo



financeiro permanente. Isso ocorre porque muitas operações de venda no mercado interno são realizadas com alíquotas reduzidas ou desoneradas, impedindo a plena utilização desses créditos. Na prática, o que deveria ser um mecanismo de neutralidade tributária converte-se em custo financeiro relevante, reduzindo a competitividade do setor e elevando o preço final dos biocombustíveis.

O problema torna-se ainda mais relevante no contexto da Medida Provisória nº 1.340/2026, que institui subvenção econômica à comercialização de óleo diesel de origem fóssil. A concessão de incentivos econômicos ao combustível fóssil, sem mecanismos que preservem a competitividade dos biocombustíveis que com ele concorrem diretamente, pode gerar distorções no mercado energético e comprometer os objetivos nacionais de transição energética.

Além disso, a Constituição Federal estabelece diretriz expressa de política pública nesse sentido. O art. 225, §1º, inciso VIII, incluído pela Emenda Constitucional nº 123/2022, determina que o Estado brasileiro deve manter regime fiscal favorecido para os biocombustíveis destinados ao consumo final, de forma a assegurar tributação inferior à incidente sobre combustíveis fósseis e garantir diferencial competitivo em relação a estes. A medida proposta nesta emenda contribui diretamente para a concretização desse mandamento constitucional, ao reduzir distorções tributárias que hoje penalizam a produção nacional de biocombustíveis.

Nesse contexto, permitir a restituição ou compensação dos créditos acumulados de PIS/Pasep e Cofins constitui medida essencial para restaurar a neutralidade tributária do regime não cumulativo, devolver liquidez às usinas e preservar o diferencial competitivo dos combustíveis renováveis em relação aos combustíveis fósseis.

Ademais, incentivar a produção e o consumo de biocombustíveis provenientes de fontes agrícolas renováveis contribui para a redução das emissões de gases de efeito estufa, reforça os compromissos assumidos pelo Brasil no âmbito do Acordo de Paris e fortalece a segurança energética nacional.

Ao assegurar a aplicação plena dos mecanismos de compensação previstos nos arts. 73 e 74 da Lei nº 9.430/1996 e restabelecer a neutralidade tributária prometida pelas Leis nº 10.637/2002, nº 10.833/2003 e nº 10.925/2004, a



presente emenda promove justiça fiscal, reduz distorções econômicas e fortalece o papel estratégico dos biocombustíveis na matriz energética brasileira.

Dessa forma, contamos com o apoio dos nobres pares para o acolhimento da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.

Deputado Alceu Moreira
(MDB - RS)



EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** Fica revogado § 6º do art. 3º-A da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004.”

JUSTIFICAÇÃO

Esta Medida Provisória, resposta à crise do Estreito de Ormuz, destaca os riscos da exposição da economia brasileira às variações do mercado global de combustíveis fósseis, com um impacto fiscal estimado em R\$ 30 bilhões apenas para conter os preços do óleo diesel. Neste cenário, as medidas de transição energética são também medidas de soberania e estabilidade econômica. No âmbito do setor elétrico, o investimento em sistemas de armazenamento de energia em baterias (BESS) se mostra eficaz para reduzir a expansão e acionamento de usinas termelétricas, inclusive à diesel, enquanto reduz o desperdício de energia renovável abundante em nosso país.

A presente emenda tem por objetivo apoiar este processo, ao suprimir o § 6º da Lei nº 10.848/2004, incluído pela Lei nº 15.269/2025. Para que o Brasil avance na contratação destas novas tecnologias é fundamental remover distorções regulatórias que as tratem sem isonomia com as demais soluções tecnológicas.

Para garantir a continuidade do fornecimento de energia elétrica, o Poder Executivo realiza os Leilões de Reserva de Capacidade, na forma de flexibilidade ou potência, contratando



recursos que garantam atendimento nos momentos de maior estresse do sistema. Neste mês de março de 2026 serão realizados dois destes leilões, um exclusivo para usinas à diesel e outro para demais termelétricas (à GNL ou carvão mineral) e hidrelétricas. As usinas contratadas terão direito a uma receita fixa anual por até 15 anos, limitada a R\$ 2,9 milhão/mw.ano para novas usinas termelétricas, além da receita pela energia efetivamente fornecida. Estes custos são rateados entre todos os consumidores de energia – como um seguro pela disponibilidade da energia –, o Encargo de Capacidade (ERCAP), definido pelo art. 3º-A da Lei 10.848/04. O Ministério de Minas e Energia anunciou que também realizará um Leilão para BESS, a ser publicado no mês de abril de 2026.

Ocorre que o art. 3º-A recebeu o §6º, que se busca revogar, segundo o qual o encargo de capacidade será custeado apenas pelos geradores de energia quando forem contratados sistemas de armazenamento de energia em baterias.

A previsão contida no § 6º mostra-se incompatível com a lógica estabelecida no caput do art. 3º da Lei nº 10.848/2004, segundo a qual a contratação de energia ou de reserva de capacidade deve ocorrer para o atendimento das necessidades do mercado nacional como um todo. Também gera grave insegurança jurídica sobre a contratação destes sistemas, pois sua regulação pela ANEEL ainda não foi sequer iniciada.

Os sistemas de armazenamento em baterias (*Battery Energy Storage Systems*) não prestam serviço apenas à geração. Essas soluções desempenham funções essenciais para a operação do Sistema Interligado Nacional, como estabilização da rede, gerenciamento de picos de demanda, aumento da flexibilidade operativa e suporte à integração de fontes renováveis variáveis. Trata-se, portanto,



de infraestrutura com benefícios sistêmicos, que contribui para a confiabilidade e eficiência do sistema elétrico como um todo e o seu custeio deve refletir este benefício.

O armazenamento em baterias desponta como uma das principais ferramentas para reduzir a exposição do sistema elétrico a choques nos preços de combustíveis, permitindo armazenar energia de menor custo, especialmente proveniente de fontes renováveis, e disponibilizá-la nos momentos de maior demanda ou escassez de geração. Diferentemente das usinas térmicas, os sistemas BESS apresentam custo variável nulo, podendo reduzir a necessidade de despacho de fontes mais caras e intensivas em combustíveis fósseis. Estima-se que a contratação de cada 1 GW de potência de BESS contratada pode significar R\$ 1,4 bilhão de economia de encargos por ano ao consumidor de energia, segundo dados da ABSAE

A supressão do § 6º, portanto, contribui para restabelecer a coerência do marco legal do setor elétrico, preservando a lógica sistêmica de contratação prevista na legislação e estimulando o desenvolvimento de soluções tecnológicas capazes de fortalecer a segurança energética nacional e reduzir a exposição estrutural do sistema elétrico à volatilidade dos combustíveis fósseis.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Suprima-se todo o Capítulo VI da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória 1340, de 2026, estabelece, em caráter emergencial, subvenção econômica para apoio à comercialização de óleo diesel de uso rodoviário no território nacional, limitada ao montante de R\$ 10 bilhões, sendo aplicável até o final do presente exercício financeiro. Concomitantemente à Medida Provisória, e também com o intuito de debelar os efeitos do conflito no Oriente Médio sobre a economia brasileira, o Governo zerou o PIS/Cofins sobre o diesel. Com isso, busca reduzir os impactos da alta internacional do petróleo sobre a sociedade local.

Conforme informações do Ministério da Fazenda, o custo fiscal das medidas é da ordem de R\$ 30 bilhões, sendo R\$ 20 bilhões decorrentes da renúncia de receita (redução de tributos). De modo a compensar tal impacto, sendo fiscalmente neutro, o Governo incluiu na Medida Provisória um dispositivo que tributa as exportações, por meio de alíquota de 12 p.p. sobre a exportação de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, e da alíquota de 50 p.p. sobre a exportação de óleo diesel.

Contudo, e também conforme a exposição de motivos da Medida Provisória, o Governo informa que “no que tange à adequação orçamentária e financeira, ***inclusive quanto à compatibilidade com a meta de resultado primário***



do exercício financeiro, a projeção orçamentária oficial mais recente é a Lei Orçamentária Anual – LOA 2026, cujo projeção de resultado primário apresenta folga

para o atingimento do limite inferior da meta da ordem de R\$ 34,9 bilhões, valor superior ao impacto máximo previsto da presente medida .” Deste modo, segundo o próprio Governo, há na banda do resultado primário estabelecida pelo arcabouço fiscal um espaço para acomodação do choque em questão.

Cumprе destacar que, quando das discussões referentes ao Arcabouço Fiscal, o próprio Ministério da Fazenda afirmou que a banda de $\pm 0,25$ p.p. foi introduzida “para evitar rigidez excessiva” da meta fiscal, o que, na prática, iria conferir flexibilidade ao regime e permitiria lidar com variações do ciclo econômico e frustrações de receita. Ademais, o impacto estimado pelo próprio Ministério da Fazenda pode ser absorvido pela banda de resultado primário sem que gere risco de descumprimento da meta.

No mais, cumprе destacar que tributar exportações, como as de petróleo e de seus derivados aqui proposta, tende a gerar diversos efeitos econômicos negativos. Em primeiro lugar, esse tipo de imposto reduz a competitividade internacional dos produtores nacionais, já que eleva artificialmente o preço do produto vendido ao exterior, favorecendo concorrentes de outros países que não enfrentam a mesma carga tributária. Além disso, pode desestimular investimentos no setor de exploração, refino e infraestrutura logística, pois diminui a rentabilidade esperada das empresas que atuam nessa cadeia. Outro efeito possível é a redução da produção e das exportações, o que pode resultar em menor entrada de divisas no país e perda de participação no mercado global de energia. Por fim, tributar exportações de uma commodity estratégica pode gerar insegurança regulatória e sinalizar instabilidade nas regras econômicas, afastando investidores e prejudicando o desenvolvimento de longo prazo do setor energético.

Ante o exposto, solicitamos apoio aos demais parlamentares com o intuito de aprovar a presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 12-1 ao Capítulo VI da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 12-1.** Fica a ANP responsável por dar transparência ao pagamento das subvenções econômicas, divulgando datas, montantes e favorecidos, dentre outros.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória 1340, de 2026, estabeleceu, em caráter emergencial, subvenção econômica para apoio à comercialização de óleo diesel de uso rodoviário no território nacional, limitada ao montante de R\$ 10 bilhões, aplicáveis até o final do presente exercício financeiro. O benefício da subvenção alcança os agentes econômicos autorizados pela ANP, em específico produtores e importadores de óleo diesel.

Em se tratando de recursos públicos, em particular gastos em um contexto emergencial, entende-se ser necessário dar transparência ativa aos pagamentos realizados. Mesmo que a informação venha a ser disponibilizada no portal da transparência do Governo Federal, observou-se que o Decreto que regulamentou a Medida Provisória em questão deixou clara a necessidade de divulgação das empresas que tiveram o termo de adesão efetivado. Contudo, foi silente no tocante aos pagamentos.



Cumprе destacar que a Lei de Acesso à Informação determina que determina que entidades públicas devem divulgar informações de interesse coletivo em locais de fácil acesso.

Como pela regulamentação infralegal a ANP já fica obrigada a divulgar as empresas com termo de adesão efetivado, é desejável que também divulgue os montantes pagos. Tal medida tende a facilitar o exercício não apenas do controle formal, mas sobretudo do controle social.

Deste modo, entendendo ser essa medida necessária para instrumentalizar o exercício do controle social, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao art. 6º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 6º** O valor da subvenção econômica será pago aos produtores e importadores de óleo diesel habilitados, desde que o seu preço de comercialização do óleo diesel de uso rodoviário seja inferior ou igual ao preço de referência, nos termos do disposto neste Capítulo.

§ 1º O preço de referência de que trata o caput será regionalizado por estado da federação e seu valor definido de acordo com metodologia da ANP, publicada em resolução específica previamente à abertura do período de habilitação.

§ 2º A metodologia de definição do preço de referência deverá, obrigatoriamente, considerar no mínimo os seguintes parâmetros:

I – o preço de paridade de importação do óleo diesel e o preço de mercado internacional;

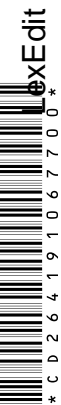
II – os custos de frete, seguro e internação logística praticados nas respectivas regiões;

III – os tributos federais e estaduais incidentes sobre a comercialização do produto;

IV – as margens de distribuição e revenda observadas em séries históricas da ANP, com periodicidade mínima de doze meses; e

V – eventuais diferenciais regionais de oferta e demanda apurados nos levantamentos de preços da ANP.

§ 3º O preço de referência regionalizado deverá ser corrigido diariamente nos termos do §2º deste artigo e disponibilizado em sítio eletrônico com memória de cálculo.



§ 4º A ANP deverá disponibilizar, em sítio eletrônico de acesso público, memória de cálculo detalhada, os dados de entrada utilizados e o histórico de preços de referência praticados em cada período.”

JUSTIFICAÇÃO

O texto original da Medida Provisória nº 1.340, de 2026, delega integralmente à ANP a definição do preço de referência por meio de resolução própria, sem estabelecer qualquer critério mínimo ou baliza objetiva. Essa omissão representa grave risco para a segurança jurídica dos agentes econômicos habilitados à subvenção e abre espaço para discricionariedade excessiva do órgão regulador, o que pode comprometer a previsibilidade das condições de participação no mercado.

A definição prévia e pública de critérios metodológicos para a formação do preço de referência é essencial para garantir isonomia entre os agentes, prevenir práticas anticoncorrenciais e permitir o controle social sobre a política de subsídio. A ausência de parâmetros claros impede que os participantes do mercado realizem planejamento financeiro adequado, podendo resultar em desistência de habilitação por parte de agentes menores, concentrando o benefício em grandes operadores integrados verticalmente.

A exigência de publicação prévia e de memória de cálculo pública reforça os princípios da transparência e da accountability na gestão dos recursos públicos, em consonância com os arts. 37 e 74 da Constituição Federal e com as diretrizes da Lei de Responsabilidade Fiscal.

Diante do exposto, a presente emenda contribui inequivocamente para o interesse público e para a eficiência da política de equalização de preços do óleo diesel, razão pela qual solicita-se o apoio dos nobres pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao art. 8º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 8º** A verificação de conformidade da subvenção econômica considerará como lastro de validação as informações de comercialização de óleo diesel de uso rodoviário pelos produtores e importadores de óleo diesel habilitados, provenientes, sem prejuízo de outros requisitos estabelecidos em regulamento:

- I** – das notas fiscais eletrônicas dos referidos agentes econômicos;
- II** – registros do Sistema de Controle do Trânsito Aduaneiro – SISCOMEX, para as operações de importação proporcionais aos volumes comercializados.

§ 1º A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, com o Serpro, deverá celebrar convênio de cooperação técnica com a ANP para que seja estabelecido o compartilhamento das notas fiscais necessárias à apuração da subvenção e verificação de informações enviadas pelo beneficiário.

§ 2º O prazo para que o sistema de compartilhamento de informações seja estabelecido é de dez dias corridos, a contar da aprovação desta Lei.

§ 3º As notas fiscais deverão ser disponibilizadas em tempo real, ou seja, assim que constarem em sites eletrônicos da Receita Federal, para a ANP, a partir do estabelecimento do sistema de compartilhamento a partir do convênio celebrado.

§ 4º A ANP poderá estabelecer convênio também com a Secretaria-Executiva do Conselho Nacional de Política Fazendária - Confaz, que consultará as administrações tributárias estaduais.”



JUSTIFICAÇÃO

A obrigatoriedade do Convênio da Receita Federal com a ANP é essencial para que haja celeridade no processo de avaliação das informações fiscais dos beneficiários do subsídio proposto. A medida garante ao mesmo tempo a fiscalização do processo e o pagamento rápido. Caso contrários, poderia haver atrasos no processo de pagamento, obrigando as empresas a financiar o benefício com capital próprio ou com crédito bancário, o que pressiona seus resultados e pode inviabilizar a habilitação de agentes de menor porte.

Além disso, o cruzamento com as informações do comércio externo pelo SISCOMEX garante a fiscalização efetiva, capaz de detectar inconsistências entre volumes declarados para fins de subvenção e volumes efetivamente comercializados.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao art. 10 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 10.** O imposto sobre a exportação de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, classificados no código 2709 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), incidirá quando o preço médio mensal do barril de petróleo tipo Brent no mercado internacional superar cem dólares americanos (US\$ 100,00), apurado na forma estabelecida em regulamento.

§ 1º Quando verificada a condição prevista no caput, a alíquota do imposto de exportação será determinada de acordo com a faixa de preço do barril de petróleo tipo Brent, nos seguintes termos:

I – acima de US\$ 100,00 (cem dólares americanos) e até US \$ 109,99 (cento e nove dólares e noventa e nove centavos americanos): alíquota de 1% (um por cento);

II – acima de US\$ 110,00 (cento e dez dólares americanos) e até US\$ 119,99 (cento e dezenove dólares e noventa e nove centavos americanos): alíquota de 2% (dois por cento);

III – acima de US\$ 120,00 (cento e vinte dólares americanos) e até US\$ 129,99 (cento e vinte e nove dólares e noventa e nove centavos americanos): alíquota de 3% (três por cento);

IV – acima de US\$ 130,00 (cento e trinta dólares americanos) e até US\$ 139,99 (cento e trinta e nove dólares e noventa e nove centavos americanos): alíquota de 4% (quatro por cento);



* C D 2 6 3 4 7 1 9 0 2 6 0 0 *

V - acima de US\$ 140,00 (cento e quarenta dólares americanos): alíquota de 5% (cinco por cento).

§ 2º Para fins do As alíquotas previstas no § 1º serão aplicadas de forma progressiva por faixas de preço, incidindo exclusivamente sobre a parcela do valor do barril de petróleo que exceder os limites inferiores de cada faixa, vedada a aplicação da alíquota correspondente sobre o valor total da operação.

§ 3º Para fins de enquadramento na escala prevista no § 1º será utilizado o preço médio mensal do barril de petróleo tipo Brent verificado no mês imediatamente anterior ao da exportação, com base em cotações oficiais divulgadas por fonte a ser definida em regulamento.

§ 4º Na hipótese de o preço médio apurado na forma do § 3º ser igual ou inferior a cem dólares americanos (US\$ 100,00), o imposto de exportação não incidirá sobre as operações de que trata o caput.

§ 5º A conversão do preço do barril para fins de enquadramento nas faixas previstas no § 1º será realizada com base na taxa de câmbio de venda divulgada pelo Banco Central do Brasil, correspondente à média do período de referência estabelecido em regulamento.

§ 6º O Poder Executivo regulamentará os procedimentos de apuração, enquadramento e cobrança do imposto de que trata este artigo, podendo delegar competências a órgãos e entidades da administração federal.’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo substituir a alíquota fixa de 12% (doze por cento) do imposto de exportação sobre óleos



brutos de petróleo, prevista no art. 10 da Medida Provisória nº 1.340/2026, por um modelo de tributação progressiva e condicional, vinculado ao comportamento do preço do barril de petróleo tipo Brent no mercado internacional.

O texto original da MP nº 1.340/2026 institui uma alíquota de 12% sobre o valor total das exportações de petróleo bruto, sem qualquer condicionalidade relacionada ao nível de preço da commodity no mercado internacional.

Inicialmente, é de se dizer que o imposto de exportação sobre petróleo somente se justifica como instrumento de política econômica quando os preços internacionais atingem patamares

elevados o suficiente para gerar pressão sobre o mercado interno de combustíveis. Abaixo desse limiar, a incidência do tributo representa uma penalização injustificada ao setor exportador, sem contrapartida em benefício para o consumidor nacional.

De tal maneira, a presente emenda adota modelo de tributação já consagrado em outros ordenamentos jurídicos produtores de petróleo, que reconhece a necessidade de calibrar a intervenção tributária ao comportamento efetivo dos preços da commodity. Ao estabelecer o limiar de US\$ 100,00 por barril como ponto de ativação do imposto, a proposta assegura que o IE somente incidirá em cenários nos quais os preços internacionais estejam em patamar extraordinário, que justifique uma resposta de política pública.

A escala progressiva, que parte de 1% (um por cento) para preços entre US\$ 100,00 e US\$ 109,99 por barril e alcança o teto de 5% (cinco por cento) para preços acima de US\$ 140,00 por barril, garante



proporcionalidade entre a intensidade da intervenção e a magnitude do fator que a justifica. Quanto mais elevado o preço do petróleo, maior o potencial de impacto sobre o mercado interno de combustíveis e, portanto, maior a legitimidade da intervenção tributária.

O setor de petróleo e gás caracteriza-se por elevados custos de exploração, produção e escoamento, além de ciclos de investimento de longo prazo que dependem de previsibilidade regulatória. A adoção de um modelo de tributação progressiva e automaticamente vinculada a variáveis de mercado contribui para a estabilidade do ambiente regulatório, na medida em que torna o IE um instrumento previsível e calibrado, e não uma medida arbitrária e descolada das condições econômicas que a justificam.

A utilização do preço médio mensal do barril de Brent como parâmetro de referência, combinada com a conversão pela taxa de câmbio do Banco Central do Brasil, garante objetividade e impessoalidade na apuração da alíquota aplicável, afastando qualquer margem de incerteza quanto ao regime tributário incidente em cada período.

A Medida Provisória nº 1.340/2026 foi editada com o objetivo declarado de mitigar os efeitos da elevação dos preços do diesel no mercado interno, decorrente de tensões geopolíticas e oscilações nos mercados internacionais de commodities energéticas. O imposto de exportação, no contexto da MP, funciona como instrumento de desincentivo à arbitragem do petróleo para o mercado externo em detrimento do abastecimento interno.



Nesse sentido, a progressividade proposta é mais adequada ao próprio objetivo da MP do que a alíquota fixa: ela assegura que o desincentivo à exportação será proporcional ao

incentivo econômico que os preços internacionais criam para tal arbitragem. Quando o barril custa menos de US\$ 100,00, esse incentivo é reduzido e a incidência do IE seria injustificada; quando o barril supera US\$ 140,00, o diferencial de preço entre os mercados externo e interno justifica uma resposta mais intensa do Estado.

Por essas razões, propõe-se a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.

Deputado Junio Amaral
(PL - MG)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao art. 10 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 10.** Fica estabelecida a alíquota de 5% (cinco por cento) do imposto sobre a exportação de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, classificados no código 2709 da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM, incidente sobre o valor total das exportações.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo adequar a alíquota do imposto de exportação incidente sobre o petróleo bruto, reduzindo-a de 12% para 5%, de modo a preservar os objetivos da Medida Provisória sem gerar efeitos econômicos adversos ao setor de petróleo e gás natural.

A alíquota de 12% proposta no texto original representa uma elevação abrupta da tributação sobre as exportações de petróleo, com potencial de comprometer a competitividade do produto brasileiro no mercado internacional e afetar decisões de investimento em um setor caracterizado por elevados custos e planejamento de longo prazo.



Além disso, a incidência do imposto de exportação reduz a base de cálculo das Participações Especiais, o que tende a diminuir os repasses destinados a estados e municípios produtores, resultando em perdas significativas para entes subnacionais que dependem das rendas petrolíferas para financiar políticas públicas.

Assim, a redução da alíquota para 5% pretende mitigar os impactos negativos sobre a competitividade do setor e sobre a arrecadação de estados e municípios, ao mesmo tempo em que mantém um instrumento de política econômica compatível com o objetivo emergencial da medida provisória. Dessa forma, a alteração proposta contribui para equilibrar a necessidade de resposta conjuntural à alta dos combustíveis com a preservação da segurança regulatória e da atratividade do setor petrolífero brasileiro.

Por essas razões, propõe-se a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A habilitação e a manutenção do direito à subvenção econômica de que trata esta Medida Provisória ficam condicionadas à comprovação, pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, de que o produtor ou importador de óleo diesel:

I – encontra-se adimplente com as metas compulsórias anuais de redução de emissões de gases causadores do efeito estufa, incluindo a aquisição de Créditos de Descarbonização (CBIOS), na forma da legislação e regulamentação aplicáveis;

II – cumpre, de forma regular, as obrigações de adição compulsória de biocombustíveis aos combustíveis fósseis, conforme parâmetros estabelecidos pela ANP.

§ 1º O descumprimento das condições previstas nos incisos I e II acarretará a suspensão do pagamento da subvenção econômica, sem prejuízo da aplicação das penalidades previstas na Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, e na legislação do RenovaBio.

§ 2º A ANP disciplinará, em regulamentação específica, os procedimentos para verificação da adimplência e para comunicação aos órgãos responsáveis pela execução orçamentária da subvenção”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar que a política de subvenção econômica ao óleo diesel, medida de caráter excepcional e de impacto fiscal relevante, seja plenamente compatível com as metas de descarbonização



da matriz energética nacional e com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil no âmbito do Acordo de Paris.

O RenovaBio, instituído pela Lei nº 13.576/2017, estabelece metas obrigatórias de redução de emissões de gases de efeito estufa por meio da aquisição de Créditos de Descarbonização (CBIOS) e do cumprimento de percentuais mínimos de adição de biocombustíveis aos combustíveis fósseis. Tais obrigações incidem diretamente sobre os distribuidores de combustíveis, mas têm reflexos estruturais em toda a cadeia produtiva.

Ao condicionar o acesso à subvenção ao cumprimento dessas metas, a emenda promove coerência de política pública, evitando que recursos federais subvençionem agentes que descumpram normas ambientais de caráter compulsório. Além disso, reforça a efetividade do sistema de fiscalização da ANP e contribui para a consolidação do mercado de biocombustíveis e de créditos de descarbonização no País.

A medida está alinhada com o princípio da integração das políticas públicas, com a moralidade administrativa e com a necessária responsabilidade fiscal na concessão de benefícios econômicos.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)
deputado federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A subvenção econômica de que trata esta Medida Provisória, bem como o cumprimento das metas compulsórias de descarbonização previstas na Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, deverão observar critério de distribuição proporcional de ônus entre os agentes da cadeia de combustíveis fósseis, de acordo com sua contribuição relativa para as emissões de gases de efeito estufa.

§ 1º Regulamento disporá sobre a metodologia de apuração da participação relativa de cada elo da cadeia de combustíveis fósseis - produtores, importadores, formuladores, distribuidores e, quando couber, grandes consumidores obrigados - na geração de emissões associadas ao ciclo de vida do produto energético, considerada, entre outros parâmetros técnicos, a intensidade de carbono e o volume comercializado.

§ 2º A metodologia de que trata o § 1º deverá assegurar, no mínimo:

I - transparência dos critérios de cálculo da intensidade de emissões por agente e por produto;

II - proporcionalidade entre a responsabilidade pelo cumprimento das metas de descarbonização e a contribuição efetiva de cada agente para as emissões;

III - vedação à transferência desproporcional do ônus de cumprimento de metas a um único elo da cadeia, em desacordo com sua participação relativa nas emissões;

IV - possibilidade de celebração de instrumentos contratuais entre os agentes da cadeia, com vistas à repartição dos custos de aquisição de Créditos de



Descarbonização (CBIOS) e de outras medidas de mitigação, observado o disposto na legislação concorrencial.

§ 3º Na regulamentação do critério de distribuição proporcional do ônus de descarbonização, deverão ser considerados, entre outros elementos:

I – a intensidade de carbono dos produtos ofertados por cada agente;

II – o volume total de combustíveis fósseis comercializados;

III – adoção de medidas próprias de mitigação e eficiência energética pelos agentes, inclusive o uso de biocombustíveis avançados e outras tecnologias de baixo carbono;

IV – a diferenciação entre agentes obrigados e não obrigados no âmbito do RenovaBio, de modo a evitar distorções competitivas e dupla contagem de reduções de emissões.

§ 4º A ANP e os demais órgãos competentes deverão, na regulamentação desta Medida Provisória e da Lei nº 13.576, de 2017, incentivar a celebração de mecanismos contratuais e de mercado que permitam a internalização progressiva dos custos ambientais pelos agentes mais intensivos em emissões, de forma compatível com o princípio da responsabilidade compartilhada e proporcional.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar a alocação dos custos de descarbonização no âmbito do RenovaBio e da política de subvenção ao óleo diesel, estabelecendo critério de distribuição proporcional do ônus entre os diversos elos da cadeia de combustíveis fósseis, em função de sua contribuição relativa para as emissões de gases de efeito estufa.

A experiência do RenovaBio demonstrou que a concentração das metas compulsórias exclusivamente no elo da distribuição pode gerar assimetria de encargos, com potencial repasse desproporcional de custos e distorções competitivas entre agentes que participam, em diferentes etapas, da mesma cadeia de valor dos combustíveis fósseis. Ao vincular a repartição do ônus à intensidade



de emissões e ao volume comercializado, a emenda aproxima a política pública do critério material de responsabilidade proporcional pela poluição gerada, sem afastar o desenho institucional vigente do programa.

O dispositivo proposto não redistribui, por lei, as metas já estabelecidas, mas orienta a regulamentação para que a metodologia de cálculo e os instrumentos contratuais e de mercado considerados pela ANP e pelos agentes econômicos permitam uma internalização mais equilibrada dos custos de aquisição de Créditos de Descarbonização (CBIOS) e de outras medidas de mitigação ao longo da cadeia, evitando que um único segmento suporte, de forma excessiva, encargos que decorrem de uma externalidade comum.

Ao prever transparência, proporcionalidade e vedação à transferência desproporcional do ônus de descarbonização, a emenda contribui para reduzir riscos de judicialização, aumentar a previsibilidade regulatória e reforçar a legitimidade econômica e ambiental do RenovaBio, sem comprometer suas metas climáticas.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)
deputado federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se nova redação ao inciso XXI do *caput* do art. 3º e aos §§ 1º e 2º do art. 3º, todos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, na forma proposta pelo art. 13 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 3º

.....
XXI - não cumprir metas compulsórias anuais de redução de emissões de gases causadores do efeito estufa, incluindo a aquisição de Créditos de Descarbonização (CBIOS), na forma da regulamentação aplicável: multa proporcional à gravidade da infração e à capacidade econômica do infrator, limitada a 0,5% (meio por cento) do faturamento líquido do exercício anterior ao da autuação, observado o teto de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais):

.....
§ 1º A autoridade graduará as multas de que trata este artigo considerando, cumulativamente:

I - gravidade e extensão do dano;

II - vantagem auferida;

III - grau de culpa;

IV - porte e capacidade econômica do infrator;** **V - reincidência específica;**
**VI - cooperação e prontidão na correção da irregularidade.

§ 2º Poderá ser admitida, a critério da ANP, a conversão de até 70% (setenta por cento) do valor da multa em investimento comprovado em programas de integridade ambiental, modernização de instalações, inovações tecnológicas na rastreabilidade e na qualidade de combustíveis” (NR)



* C D 2 6 6 6 3 3 5 7 5 5 0 0 *

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa ajustar o regime sancionatório aplicável ao descumprimento das metas compulsórias do RenovaBio, estabelecendo critérios objetivos de proporcionalidade e capacidade contributiva, em linha com os princípios constitucionais da razoabilidade e da livre iniciativa.

O teto de multa proposto (0,5% do faturamento ou R\$ 1 milhão) preserva o caráter dissuasório da penalidade sem inviabilizar economicamente agentes de menor porte, especialmente distribuidores regionais, que desempenham papel relevante na capilaridade do abastecimento nacional.

A inclusão dos critérios de graduação (§ 1º-A) atende às melhores práticas regulatórias internacionais, como as diretrizes da OCDE sobre proporcionalidade e previsibilidade sancionatória. Já a possibilidade de conversão de multa em investimento (§ 1º-B) incentiva a conformidade voluntária, estimula a modernização do setor e contribui para a melhoria contínua dos padrões de qualidade e rastreabilidade dos combustíveis

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 13-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** A Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998, passa a vigorar com as seguintes alterações: Art. 4º As contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público – PIS/PASEP e para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS devidas pelos produtores e importadores de derivados de petróleo incidirão uma única vez sobre as operações, ainda que iniciadas no exterior, sem nova incidência ou direito a crédito para os distribuidores e revendedores, sendo calculadas, respectivamente, com base nas seguintes alíquotas: (NR) I – 5,08% (cinco inteiros e oito centésimos por cento) e 23,44% (vinte inteiros e quarenta e quatro centésimos por cento), incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda de gasolinas e suas correntes, exceto gasolina de aviação; (NR) II – 4,21% (quatro inteiros e vinte e um centésimos por cento) e 19,42% (dezenove inteiros e quarenta e dois centésimos por cento), incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda de óleo diesel e suas correntes; III - 10,2% (dez inteiros e dois décimos por cento) e 47,4% (quarenta e sete inteiros e quatro décimos por cento) incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda de gás liquefeito de petróleo - GLP derivado de petróleo e de gás natural; IV – sessenta e cinco centésimos por cento e três por cento incidentes sobre a receita bruta decorrente das demais atividades. **Parágrafo Único.** O disposto neste artigo entra em vigor na data de publicação desta Lei e ficará revogado a partir de 1º de janeiro de 2027.’ (NR).”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.



JUSTIFICAÇÃO

Submetemos à sua apreciação proposta de Emenda ao PL 399/2025 com o objetivo de ajustar a redação da Lei nº 9.718 de 1998, alinhando terminologia, nomenclatura e, principalmente, efeitos ao proposto na Reforma Tributária estabelecida pela Emenda Constitucional nº 132/2023, com regulamentação pela Lei Complementar nº 214 de 2025.

Isso porque a Reforma Tributária trouxe no Título V, Capítulo I da LC 214 o Regime Específico da CBS e do IBS para o segmento de combustíveis, cuja principal característica é a incidência única (uma única vez) e sem direito a crédito da CBS e do IBS na cadeia econômica de distribuição, revenda ou comercialização (art. 180 da LC 214/2025), tendo por contribuintes a refinaria de petróleo, o importador (inclusive o distribuidor quando importa o combustível derivado de petróleo), o formulador de combustíveis e a Central Petroquímica.

Sob essa premissa, o sistema tributário transitório ficará direcionado para correta implementação pelos contribuintes e fiscalização fazendária, garantindo manutenção da arrecadação de carga tributária neste ato, evitando evasão de tributos e mesmo distorções de assimetria tributária e vedando pretensão de direito ao crédito de PIS e da COFINS que incide uma única vez (monofásico) sobretudo quando distribuidores de combustíveis adquirem o combustível já (i) refinado (resultado do refino de petróleo) ou já (ii) formulado (conforme processamento especificado pela Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustível), de modo a deixar claro que, nas compras nacionais promovidas pelos distribuidores, não há direito ao creditamento em razão da aquisição de gasolina A para mistura com álcool anidro; assim como também não há direito ao creditamento em razão da aquisição de óleo diesel A ou C para mistura com biodiesel, conforme critérios regulados.

A nova redação, que terá efeitos meramente transitórios até a entrada em vigor do novo regime, alinha a legislação atual com o novo regime e

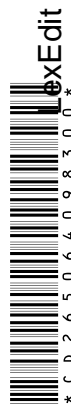


também com a jurisprudência do STJ (Tema Repetitivo 1093), mantendo o mesmo direcionamento estrutural que levou a CBS e o IBS sobre combustíveis ao sistema de incidência monofásica e sem direito a crédito pelas distribuidoras pelas aquisições nacionais de gasolina A ou óleo diesel A ou C.

Além disso, a eficácia de qualquer coisa julgada contrária ao que foi definido pelo STJ no Tema Repetitivo 1093 ficará, diante da alteração imediata da letra da Lei, restrita à legislação vigente à época do ajuizamento da ação. Assim, uma vez modificada a legislação sobre a matéria, os efeitos de decisões judiciais transitadas em julgado que representem desequilíbrio concorrencial e violação à isonomia, não alcançarão a nova norma e possibilitarão que a administração tributária persiga o recolhimento dos tributos em conformidade com a nova norma, ficando a eficácia da coisa julgada restrita ao passado.

De fato, permitido por decisões judiciais não isonômicas o crédito nas aquisições de gasolina A e diesel A ou C pelas distribuidoras de combustíveis acarreta uma séria perda arrecadatória e distorção concorrencial. Perda arrecadatória, pois a distribuidora paga o custo dos tributos (PIS e COFINS) cobrados pela refinaria ou no momento da importação e escritura o crédito desses mesmos tributos, praticamente neutralizando a sua incidência. E distorção concorrencial em razão de já ter o STJ pacificado o tema em favor da Fazenda no Tema Repetitivo 1093, mas existem algumas poucas decisões judiciais contrárias em favor de poucos contribuintes, gerando situação injustificadamente mais benéfica a esses, em detrimento do mercado geral.

Dado que tais contribuições incidem uma única vez (no refino/ produção e na importação) a refinaria de petróleo/importador recolhe o tributo, sendo naturalmente obrigada a repassar o custo tributário ao preço de venda. Se a distribuidora de combustíveis tiver direito a se creditar do PIS e COFINS com incidência única isso levaria ao tratamento desigual e praticamente anulando a



tributação sobre o segmento de combustíveis, desvirtuando por completo o regime de apuração monofásica.

Nessa linha, a presente proposta visa também proporcionar o combate à perda de arrecadação de PIS COFINS em montantes que podem chegar até R\$ 4,0 bilhões (quatro bilhões) até 2026, isso em razão de duas ou três distribuidoras de combustíveis que gozam de decisões judiciais divergentes da jurisprudência atualmente pacífica do STJ, em conformidade com o Tema Repetitivo 1093. Conforme se observa no laudo técnico elaborado pela Consultoria em Macroeconomia LCA Consultores e dados da Receita Federal do Brasil, as perdas de arrecadação tributária são graves (mais de R\$ 1,0 bilhão) e tendem a se agravar, demonstrando a premência para o ajuste normativo que converge para equilíbrio das contas públicas e favorece a justiça concorrencial entre distribuidoras de combustíveis em paridade de condições de mercado.

Trata-se de medida que integra um conjunto de soluções buscadas pelo Ministério da Fazenda que, continuamente, visa a aprimorar o sistema tributário nacional e a necessária adequação do período transitório da Reforma Tributária com incremento da eficiência e da efetividade normativa, sobretudo para viabilizar o cumprimento do cronograma da Emenda Constitucional 132/2023, com substancial impacto orçamentário positivo.

Nesse sentido, para a melhor eficiência tributária do setor petroquímico, pedimos o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta emenda

Sala da comissão, 17 de março de 2026.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)
deputado federal





CONGRESSO NACIONAL
MPV 1340/2026

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 0 antes do Capítulo I da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 0.** A Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 13.**

§ 4º

§ 4º-A.

§ 4º-B. Os reembolsos, destinados à coberturado custo referido no inciso V do caput, passam a serequiparados a receita bruta para fins do disposto no §1º doartigo 1º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, no§1º do artigo 1º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003e no Art. 12 do Decreto-Lei nº 1.598, de 26 de dezembro de1977.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

Passa-se a considerar, como tributáveis pelo PIS/PASEP e COFINS, os valores recebidos pelas geradoras de energia termelétrica da CDE a título de reembolso pela aquisição do carvão, previsto no art.13, da Lei nº 10.438/2002, o



que é proposto por meio das inserções na presente medida provisória. Além de gerar arrecadação, tal medida

tem o potencial de reduzir o atual contencioso em torno do tema, trazendo regra específica para que a ANEEL adeque a regulamentação acerca dos registros contábeis feitos pelas geradoras em relação ao dispositivo em questão.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.

Deputado Daniel Freitas
(PL - SC)
Deputado Federal



EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescentem-se arts. 13-1 a 13-3 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** A produção, comercialização, uso e concessão de benefícios fiscais, econômicos ou creditícios a combustíveis e biocombustíveis no território nacional deverão observar, obrigatoriamente, critérios técnicos de sustentabilidade, eficiência energética e viabilidade mecânica, estando condicionadas à comprovação de desempenho por meio de sistemas de teste laboratorial, funcional e de compatibilidade mecânica, nos termos desta Lei e de sua regulamentação.

§ 1º A teste laboratorial deverá incluir a análise técnica de desempenho físico-químico, energético e de integridade mecânica dos combustíveis e biocombustíveis em uso puro ou em mistura parcial com combustíveis fósseis, abrangendo:

I – estabilidade térmica, propriedades físico-químicas e degradação de desempenho com o tempo;

II – impactos sobre a vida útil e funcionamento de motores, injetores, sistemas de combustão, lubrificação e escapamento;

III – padrões de emissão de poluentes atmosféricos e gases de efeito estufa durante o ciclo de uso;

IV – risco de corrosão, incrustação, carbonização ou falhas em sistemas automotivos, industriais e agrícolas.

§ 2º As avaliações deverão adotar metodologias integradas baseadas no conceito do ciclo de vida completo, do berço ao túmulo, considerando desde a origem da matéria-prima até a disposição final dos resíduos, para assegurar que os combustíveis testados contribuam de forma comprovada para a sustentabilidade ambiental e operacional.

§ 3º As análises laboratoriais e avaliações de compatibilidade mecânica previstas neste artigo serão conduzidas exclusivamente por laboratórios e centros técnicos independentes, públicos ou privados, devidamente acreditados



pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO), em conformidade com as normas técnicas nacionais e internacionais aplicáveis.

§ 4º Os resultados das testagens, em conjunto com a avaliação de compatibilidade mecânica, serão consolidados em laudo técnico de conformidade e desempenho, que constituirá requisito obrigatório para:

I - registro do combustível ou biocombustível perante o órgão regulador competente;

II - concessão de incentivos ou subsídios públicos, incluindo benefícios fiscais, econômicos e creditícios;

III - autorização para comercialização em escala nacional.”

“Art. 13-2. Fica instituído o Sistema Nacional de Rastreabilidade e Qualificação Técnica de Combustíveis e Biocombustíveis (SNRQ-CB), com a finalidade de garantir a integridade, autenticidade e qualidade dos combustíveis ofertados à sociedade, com base nos seguintes eixos:

I - rastreabilidade digital e auditável de todas as etapas da cadeia de produção, distribuição e comercialização de combustíveis e biocombustíveis;

II - verificação da conformidade técnica e ambiental dos produtos, com base nas testagens laboratoriais e avaliações de compatibilidade mecânica previstas nesta Lei;

III - exigência de comprovação técnico-operacional e ambiental como condição para qualquer forma de benefício público outorgado.

§ 1º Os combustíveis e biocombustíveis comercializados no Brasil deverão conter identificação padronizada de lote, composição, percentual de mistura e origem, com registros integrados à plataforma nacional de rastreamento gerida pelo órgão federal competente.

§ 2º A manutenção de qualquer benefício fiscal, econômico ou creditício estará condicionada à conformidade com os padrões mínimos de desempenho técnico, eficiência energética e compatibilidade mecânica, conforme regulamentação complementar.”

“Art. 13-3. A introdução de novos combustíveis, aditivos ou misturas no mercado nacional, mesmo os previstos em Lei, somente será autorizada mediante:

I - demonstração técnica laboratorial e mecânica de viabilidade de uso em motores, máquinas e equipamentos em operação no país;



II – comprovação da eficiência ambiental e energética, com base em testagens laboratoriais homologadas e dados verificáveis;

III – avaliação prévia de impacto regulatório, ambiental e econômico.

Parágrafo único. A ausência de comprovação de desempenho técnico, laboratorial e mecânico, e de rastreabilidade implicará na proibição de comercialização do combustível ou biocombustível, na suspensão de benefícios eventualmente concedidos e na aplicação das sanções previstas na legislação ambiental e de defesa do consumidor.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo fortalecer a governança técnica, ambiental e regulatória do mercado brasileiro de combustíveis, ao estabelecer que a produção e a introdução no mercado de combustíveis e biocombustíveis estejam condicionadas à comprovação científica de desempenho, sustentabilidade ambiental e compatibilidade mecânica, mediante testagem obrigatória integrada conduzida por laboratórios ou centros técnicos independentes.

A Medida Provisória nº 1.340, de 2026, institui medidas voltadas à estabilidade do mercado de combustíveis no País, em um cenário internacional marcado por elevada volatilidade nos preços do petróleo e de seus derivados. Ao tratar da concessão de subvenção econômica à comercialização de óleo diesel de uso rodoviário e de instrumentos regulatórios relacionados ao comércio exterior de combustíveis, a iniciativa busca preservar o abastecimento nacional e mitigar potenciais impactos econômicos decorrentes da elevação dos custos energéticos.

Diante desse quadro, torna-se ainda mais relevante assegurar que os combustíveis disponibilizados no mercado brasileiro atendam a padrões rigorosos de qualidade, segurança e desempenho técnico. A estabilidade do abastecimento e a eficácia das políticas públicas voltadas ao setor energético dependem não apenas da disponibilidade do combustível, mas também de sua confiabilidade técnica, de



sua compatibilidade com a frota nacional e de seu desempenho ambiental ao longo do tempo.

A política pública de combustíveis exige equilíbrio entre três pilares fundamentais: segurança energética, proteção do consumidor e sustentabilidade ambiental. A testagem obrigatória de combustíveis e biocombustíveis constitui instrumento essencial para garantir esse equilíbrio, pois permite verificar cientificamente se os produtos comercializados apresentam desempenho adequado, compatibilidade com os motores e equipamentos existentes e efetiva contribuição para a redução de emissões.

Sob essa perspectiva, a emenda reforça um princípio central de boa regulação: a simetria regulatória entre diferentes tipos de combustíveis. Combustíveis fósseis e renováveis desempenham funções equivalentes no sistema energético e, por essa razão, devem estar sujeitos ao mesmo grau de rigor técnico, transparência e verificação científica. A existência de padrões assimétricos de controle pode gerar distorções regulatórias, comprometer a confiança do consumidor e criar incentivos inadequados no mercado.

Ao estabelecer critérios técnicos uniformes de testagem, desempenho e avaliação de sustentabilidade, a proposta assegura que todos os combustíveis comercializados no País – independentemente de sua origem – estejam submetidos a parâmetros equivalentes de responsabilidade técnica e ambiental. Essa abordagem fortalece a previsibilidade regulatória e protege tanto os consumidores quanto os produtores que atuam de forma responsável.

No caso dos biocombustíveis, a necessidade de verificação técnica torna-se ainda mais evidente em razão de suas características físico-químicas específicas. Produtos com maior teor de compostos orgânicos e oxigenação molecular apresentam maior sensibilidade a processos de oxidação, absorção de umidade e degradação ao longo do tempo. Tais processos podem gerar a formação de resíduos, borras e depósitos que afetam filtros, injetores e sistemas de combustão, resultando em perda de desempenho, aumento de consumo e danos mecânicos.



A ausência de mecanismos robustos de testagem ao longo da década de abastecimento pode expor consumidores, transportadores e operadores de máquinas a riscos relevantes. Veículos parados por falhas de combustível, caminhões de carga parados em rodovias, ônibus interrompendo trajetos ou geradores essenciais deixando de operar são exemplos concretos de situações em que a qualidade do combustível se torna questão de segurança econômica e operacional.

Também é preciso considerar os efeitos ambientais associados à utilização de combustíveis fora de especificação. Produtos degradados ou instáveis podem comprometer a eficiência da combustão, aumentando emissões de material particulado, monóxido de carbono e outros poluentes atmosféricos. Esse fenômeno contraria os objetivos de descarbonização que orientam a ampliação da participação de combustíveis renováveis na matriz energética.

Por essa razão, a emenda propõe abordagem baseada em evidências científicas e alinhada às melhores práticas regulatórias internacionais, ao exigir que novos combustíveis, aditivos ou misturas sejam submetidos a ensaios laboratoriais, avaliações de desempenho funcional e testes de compatibilidade mecânica antes de sua introdução no mercado em escala nacional.

A proposta incorpora ainda a lógica de avaliação “do berço ao túmulo”, considerando o ciclo de vida completo do combustível – desde a origem da matéria-prima até o uso final. Essa abordagem permite assegurar que sua sustentabilidade ambiental seja efetiva e comprovável, e não apenas declaratória.

Outro elemento relevante da emenda é o fortalecimento da transparência e da confiança no mercado de combustíveis. A testagem independente, realizada por laboratórios acreditados e baseada em padrões técnicos reconhecidos, funciona como instrumento de validação científica da qualidade dos produtos, distinguindo produtores que investem em tecnologia e controle de qualidade daqueles que eventualmente buscam reduzir custos à custa da segurança e do desempenho.

Esse mecanismo contribui para promover concorrência leal, previsibilidade regulatória e maior credibilidade para os



combustíveis brasileiros, tanto no mercado nacional quanto no cenário internacional.

Ao mesmo tempo, a obrigatoriedade de testagem fortalece o combate a práticas irregulares na cadeia de abastecimento, reduzindo o risco de adulterações, misturas inadequadas e comercialização de produtos fora de especificação. Maior controle técnico e transparência beneficiam simultaneamente consumidores e produtores comprometidos com padrões elevados de qualidade.

Em síntese, a emenda proposta busca consolidar um verdadeiro pacto pela qualidade, segurança e sustentabilidade dos combustíveis, garantindo que a expansão da matriz energética brasileira ocorra com base em critérios técnicos sólidos, transparência regulatória e responsabilidade ambiental.

A testagem e a qualificação técnica de combustíveis não representam entrave burocrático, mas sim instrumento de boa governança pública, proteção ao consumidor e fortalecimento do próprio setor energético.

Por essas razões, entendemos que a incorporação deste dispositivo à Medida Provisória nº 1.340, de 2026, contribui para aprimorar o marco regulatório do setor, reforçando a confiança no mercado de combustíveis e assegurando que os produtos disponibilizados à sociedade brasileira sejam seguros, eficientes e ambientalmente responsáveis.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.

Deputado Marangoni
(UNIÃO - SP)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 12 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 12.

Parágrafo único. O imposto de que trata o caput do art. 12 não incidirá sobre diesel marítimo utilizado no abastecimento de embarcações de longo curso.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo evitar a incidência do imposto sobre o diesel marítimo destinado ao abastecimento de embarcações de longo curso, preservando a competitividade logística e portuária do país.

O combustível utilizado no abastecimento de embarcações que operam no transporte marítimo internacional integra uma cadeia logística altamente competitiva, na qual diferenças tributárias podem influenciar diretamente a escolha do porto de abastecimento pelas embarcações. A incidência do imposto nesses casos tende a deslocar o abastecimento para portos estrangeiros, com prejuízos para a atividade portuária e para a arrecadação associada às operações realizadas em território nacional.



* C D 2 6 1 4 4 5 7 3 6 0 0 0 *

Além disso, o diesel marítimo destinado ao transporte de longo curso está diretamente relacionado ao fluxo de comércio exterior brasileiro, que depende de condições logísticas eficientes e competitivas para viabilizar a exportação e a importação de mercadorias.

Dessa forma, a exclusão proposta busca evitar distorções econômicas e preservar a competitividade dos portos brasileiros, garantindo que a medida não produza efeitos adversos sobre o comércio exterior e sobre as atividades logísticas associadas ao transporte marítimo internacional.

Por essas razões, propõe-se a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 10 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 10.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica ao petróleo bruto extraído de:

I - campo em produção localizado no pós-sal e grau API inferior a 22, de acordo com as classificações adotadas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP;

II - campos maduros ou campos e acumulações marginais, assim definidos ou enquadrados de acordo com a regulamentação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP;

III - campo cujo desenvolvimento da produção dependa da interligação a instalação de produção já existente, inclusive via tie-back, desde que prevista em Plano de Desenvolvimento aprovado pela ANP;

IV - campo em fase de desenvolvimento, com Plano de Desenvolvimento aprovado pela ANP, que esteja executando as etapas necessárias à implantação da produção, até o efetivo início da operação.”



JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo excluir da incidência do imposto de exportação sobre petróleo bruto, previsto no art. 10 da Medida Provisória nº 1.340/2026, as exportações originadas de campos marginais e/ou acumulações marginais, campos maduros, campos desenvolvidos com tie-back, campos em fase de desenvolvimento, além dos petróleos brutos de grau API inferior a 22º. A medida é necessária para preservar a viabilidade econômica dessas categorias de campos, evitar a destruição de investimentos já realizados e garantir a segurança energética e a continuidade da produção nacional.

O imposto de exportação incide sobre o valor total das exportações, independentemente da margem econômica de cada campo produtor. Essa neutralidade aparente é, na prática, profundamente injusta: um campo de grande produção e baixo custo unitário consegue absorver a carga adicional sem comprometer sua viabilidade; um campo maduro ou marginal, com declínio de produção e custos operacionais crescentes, pode ser inviabilizado pela mesma alíquota.

A constituição do portfólio produtivo brasileiro não é homogênea. Ao lado dos grandes campos do pré-sal, com produção em larga escala e custos unitários reduzidos, coexistem centenas de campos maduros e marginais, distribuídos por diversas bacias sedimentares. Esses campos respondem por parcela relevante do emprego direto e indireto no setor e são responsáveis por royalties e participações especiais que financiam municípios produtores, por vezes de forma preponderante.

A ANP dispõe de metodologia própria para classificar campos, acumulações, ambientes de operação, características de formações geológicas, dentre outras características físico-químicas



(como o grau API) que podem influenciar na capacidade de um projeto ser robusto para enfrentar determinados cenários macroeconômicos voláteis ou intrinsecamente desafiadores do ponto de vista de um mercado internacional cada vez mais competitivo.

A incidência do imposto de exportação sobre a produção em campos maduros, marginais e outros que dependem de infraestrutura instalada para seu desenvolvimento, como tie-backs entre campos maduros e marginais, comprometerá diretamente a equação econômica desses campos, acelerando o processo de abandono antes do esgotamento técnico das reservas. Tal resultado seria contrário à política nacional de maximização do aproveitamento das reservas e reduziria a receita de royalties dos municípios e estados afetados.

Nesse mesmo sentido, petróleos pesados, de grau API inferior a 22, tendem a ter descontos na comercialização muito mais significativos, considerando o diferencial de qualidade para o preço do petróleo de referência internacional (o Brent), cotado com base em um grau API de 37,5. Com o advento recente da expansão no mercado para o petróleo cru produzido na Venezuela, a comercialização de petróleos produzidos nas bacias petrolíferas brasileiras com grau API inferior a 22 tem se tornado cada vez mais difícil. Nesse sentido, o preço de viabilidade econômica começa a ser pressionado pelas condições de comercialização desses petróleos e, com o imposto de exportação proposto nessa MP, por sua vez, arriscaria a própria viabilidade econômica da produção de campos com essa característica de petróleo.

Por fim, os campos em fase de desenvolvimento são aqueles que já tiveram suas reservas delimitadas e tiveram o Plano de Desenvolvimento aprovado pela ANP, mas que ainda não iniciaram efetivamente a produção comercial. Nessa fase, o operador realiza



vultosos investimentos em infraestrutura, sondas, dutos e instalações de produção, sem gerar receita compatível com esses aportes.

A incidência do imposto de exportação sobre eventuais exportações realizadas nessa fase, geralmente de caráter testável ou decorrentes de antecipação da produção, penalizaria projetos que ainda se encontram em fase de consolidação e criaria um incentivo perverso ao adiamento do início das operações. A delimitação temporal da exclusão ao período de desenvolvimento, encerrando-se com o efetivo início da operação, garante que o benefício seja estritamente proporcional à situação transitória que o justifica.

A exclusão proposta é coerente com os objetivos da política energética nacional, que busca o máximo aproveitamento das reservas petrolíferas do país, e com o estímulo à diversificação da base produtora, incluindo operadores de menor porte e campos situados em regiões que não se beneficiam do mesmo potencial do pré-sal. A antecipação do abandono de campos maduros e marginais, além de desperdiçar reservas tecnicamente recuperáveis, reduz permanentemente a arrecadação de royalties e participações especiais de estados e municípios produtores, agravando o impacto federativo negativo já apontado em relação ao art. 10 da MP.

Essa condição se agrava especialmente com relação à produção que dependa dos tie-back entre campos maduros ou entre esses e campos ou acumulações marginais, criando um efeito cascata de inviabilização econômica, com risco de abandono simultâneo de múltiplos ativos integrados. Trata-se, portanto, de tema que ultrapassa a esfera individual de cada campo e alcança a preservação de sistemas produtivos inteiros.



Por essas razões, propõe-se a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Suprimam-se os arts. 10 a 12 da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1340/2026 foi editada com o objetivo declarado de mitigar os efeitos da elevação dos preços do diesel no mercado interno, por meio da concessão de subvenção econômica e da redução de tributos incidentes sobre o combustível. Entretanto, os arts. 10, 11 e 12 introduzem medidas que se afastam desse objetivo e produzem efeitos econômicos, federativos e regulatórios potencialmente adversos.

Ao instituir imposto de exportação de 12% sobre o petróleo bruto e de 50% sobre a exportação de óleo diesel, criando uma intervenção tributária de grande magnitude em um setor altamente integrado ao mercado internacional. A medida reduz a competitividade do petróleo brasileiro no comércio exterior e gera insegurança regulatória em um segmento intensivo em capital e planejamento de longo prazo.

Além disso, a tributação sobre as exportações afeta diretamente a base de cálculo das Participações Especiais, previstas na Lei nº 9.478/1997. Como esse tributo é dedutível da receita utilizada para o cálculo dessas participações, sua incidência pode reduzir os



repasses destinados a estados e municípios produtores em valores entre R\$ 1,5 bilhão e R\$ 3 bilhões ao ano, sem qualquer mecanismo de compensação aos entes subnacionais. Na prática, portanto, os dispositivos produzem uma transferência indireta de receitas de estados e municípios para a União, uma vez que o imposto de exportação constitui receita exclusiva federal, enquanto a redução das participações especiais impacta negativamente as receitas compartilhadas no âmbito federativo.

Há também preocupações quanto à segurança jurídica da medida, considerando precedentes recentes de judicialização relacionados à utilização do imposto de exportação sobre petróleo. A reincidência dessa estratégia tributária reforça a percepção de instabilidade regulatória no setor e pode comprometer a previsibilidade necessária para decisões de investimento de longo prazo.

Por fim, cabe destacar que os dispositivos ora suprimidos não garantem redução efetiva do preço final do diesel ao consumidor, pois não existe mecanismo legal que assegure o repasse integral das medidas ao longo da cadeia de comercialização. Dessa forma, o setor produtivo passa a suportar um aumento de carga tributária com impacto certo, enquanto o benefício esperado para o consumidor permanece incerto.

Diante desses fatores, entende-se que a supressão dos arts. 10, 11 e 12 é necessária para preservar a coerência econômica e institucional da proposta.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao *caput* do art. 1º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 1º** Fica autorizada a concessão, pela União, de subvenção econômica à comercialização de óleo *diesel* de uso rodoviário no território nacional, sob a forma de equalização de parte dos custos a que estão sujeitos os produtores e os importadores de óleo *diesel*, no valor de R\$ 0,32 (trinta e dois centavos de real) por litro, a partir de 12 de março de 2026, limitado a 10 de julho de 2026 e observado o disposto no art. 2º.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1340/2026 foi apresentada como uma medida emergencial e temporária, destinada a mitigar os efeitos imediatos da elevação dos preços internacionais do petróleo decorrente de tensões geopolíticas e seus impactos sobre o preço do diesel no mercado interno. Nesse contexto, a concessão de subvenção se justifica como instrumento excepcional de estabilização de preços.

Entretanto, a previsão de vigência até o final do ano amplia de forma excessiva o alcance da medida, convertendo um mecanismo emergencial em subsídio prolongado, com impacto fiscal relevante e potencial de distorção na formação de preços do mercado de combustíveis. Por isso, a presente emenda tem por objetivo adequar



o prazo de vigência da subvenção econômica prevista na Medida Provisória, reduzindo-o ao período de 120 dias.

Ao estabelecer o prazo até 10 de julho de 2026, preserva-se o caráter emergencial da política pública, garantindo ao mesmo tempo tempo suficiente para a mitigação dos efeitos conjunturais sobre o mercado, sem comprometer a previsibilidade e a responsabilidade fiscal.

Dessa forma, assegura-se a proporcionalidade, temporariedade e coerência com a natureza excepcional da medida, permitindo que o Congresso Nacional reavalie oportunamente a necessidade de manutenção de eventuais mecanismos de apoio.

Por essas razões, propõe-se a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao art. 10 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 10.** Fica estabelecida a alíquota de 3% (três por cento) do imposto sobre a exportação de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, classificados no código 2709 da Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM, incidente sobre o valor total das exportações.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo adequar a alíquota do imposto de exportação incidente sobre o petróleo bruto, reduzindo-a de 12% para 3%, de modo a preservar os objetivos da Medida Provisória sem gerar efeitos econômicos adversos ao setor de petróleo e gás natural.

A alíquota de 12% proposta no texto original representa uma elevação abrupta da tributação sobre as exportações de petróleo, com potencial de comprometer a competitividade do produto brasileiro no mercado internacional e afetar decisões de investimento em um setor caracterizado por elevados custos e planejamento de longo prazo.

Além disso, a incidência do imposto de exportação reduz a base de cálculo das Participações Especiais, o que tende a diminuir os repasses destinados a estados e municípios produtores, resultando



em perdas significativas para entes subnacionais que dependem das rendas petrolíferas para financiar políticas públicas.

Assim, a redução da alíquota para 3% pretende mitigar os impactos negativos sobre a competitividade do setor e sobre a arrecadação de estados e municípios, ao mesmo tempo em que mantém um instrumento de política econômica compatível com o objetivo emergencial da medida provisória. Dessa forma, a alteração proposta contribui para equilibrar a necessidade de resposta conjuntural à alta dos combustíveis com a preservação da segurança regulatória e da atratividade do setor petrolífero brasileiro.

Por essas razões, propõe-se a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 10 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 10.

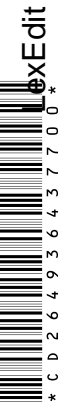
Parágrafo único. A alíquota fixada no caput deste artigo vigorará até o dia 10 de julho de 2026.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo estabelecer prazo de vigência para a alíquota do imposto de exportação prevista no art. 10, de modo a assegurar o caráter temporário e excepcional da medida.

A Medida Provisória nº 1.340/2026 foi editada em contexto de elevação conjuntural dos preços internacionais do petróleo e de pressões sobre o mercado de combustíveis, circunstância que motivou a adoção de medidas emergenciais voltadas à mitigação de impactos sobre o preço do diesel no mercado interno.

Nesse contexto, a instituição de imposto de exportação sobre o petróleo deve ser tratada como instrumento transitório de política econômica, vinculado à situação específica que motivou a edição da medida provisória. A ausência de prazo expresse para sua vigência pode gerar insegurança regulatória e imprevisibilidade para



o setor de petróleo e gás natural, cuja dinâmica de investimentos se baseia em planejamento de longo prazo.

Ao estabelecer que a alíquota vigorará até 10 de julho de 2026, prazo equivalente a aproximadamente 120 dias, preserva-se o objetivo emergencial da medida, ao mesmo tempo em que se evita a permanência de um tributo de natureza extraordinária sem a devida reavaliação de sua necessidade.

Dessa forma, a proposta contribui para assegurar maior previsibilidade regulatória, proporcionalidade e coerência com o caráter temporário das medidas adotadas, razão pela qual se propõe a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao art. 10 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 10.** Fica estabelecida a alíquota de 5% (cinco por cento) do imposto sobre a exportação de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, classificados no código 2709 da Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM, incidente sobre o valor total das exportações.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo adequar a alíquota do imposto de exportação incidente sobre o petróleo bruto, reduzindo-a de 12% para 5%, de modo a preservar os objetivos da Medida Provisória sem gerar efeitos econômicos adversos ao setor de petróleo e gás natural.

A alíquota de 12% proposta no texto original representa uma elevação abrupta da tributação sobre as exportações de petróleo, com potencial de comprometer a competitividade do produto brasileiro no mercado internacional e afetar decisões de investimento em um setor caracterizado por elevados custos e planejamento de longo prazo.

Além disso, a incidência do imposto de exportação reduz a base de cálculo das Participações Especiais, o que tende a diminuir os repasses destinados a estados e municípios produtores, resultando



em perdas significativas para entes subnacionais que dependem das rendas petrolíferas para financiar políticas públicas.

Assim, a redução da alíquota para 5% pretende mitigar os impactos negativos sobre a competitividade do setor e sobre a arrecadação de estados e municípios, ao mesmo tempo em que mantém um instrumento de política econômica compatível com o objetivo emergencial da medida provisória. Dessa forma, a alteração proposta contribui para equilibrar a necessidade de resposta conjuntural à alta dos combustíveis com a preservação da segurança regulatória e da atratividade do setor petrolífero brasileiro.

Por essas razões, propõe-se a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se nova redação aos incisos XXI e XXII do *caput* do art. 3º, ambos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, como propostos pelo art. 13 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 3º

.....

XXI – *e elevar, de forma abusiva, os preços de combustíveis, biocombustíveis e derivados de petróleo, em situações de conflitos geopolíticos que impactem o abastecimento nacional:*

.....

XXII – *recusar o fornecimento de combustíveis, biocombustíveis e derivados de petróleo de forma injustificada em situações de conflitos geopolíticos que impactem o abastecimento nacional:*

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Como defensor do Livre Mercado, a presente proposta de emenda visa conferir a necessária densidade normativa aos incisos XXI e XXII do art. 3º da Lei nº 9.847/1999, introduzidos por esta Medida Provisória. Da forma como se encontram redigidos, tais dispositivos carecem de balizas objetivas, apresentando uma tipicidade excessivamente aberta que compromete a segurança jurídica do setor de combustíveis. É primordial que os dispositivos contenham previsão de aplicação extraordinária relacionada a um cenário de conflito geopolítico com impacto em abastecimento nacional.



A possibilidade de aplicação dessas penalidades de forma indistinta, independentemente de contexto extraordinário de mercado, pode levar à fiscalização permanente de práticas ordinárias de formação de preços, o que não parece compatível com a própria dinâmica do setor, em que os preços são livres.

Ademais, vale ressaltar que o inciso X do art. 3º da Lei nº 9.847/1999 já qualifica como conduta infracional “sonegar produtos”. Portanto, o novo inciso XXII não pode ser igualmente genérico, devendo possuir delimitação clara e excepcional, vinculada à existência de conflito geopolítico com impacto no abastecimento nacional, sob pena de se criar sobreposição normativa.

Tal redundância legislativa tende a ampliar a margem de interpretação na atuação fiscalizatória, potencialmente resultando em insegurança regulatória e multiplicação de litígios administrativos e judiciais, sem necessariamente contribuir para o aprimoramento do sistema de fiscalização.

A emenda proposta, portanto, preserva a intenção do legislador de coibir abusos em momentos de crise, mas o faz de forma cirúrgica e técnica. Garante-se a efetividade da fiscalização sem permitir que uma medida de exceção se transmute em ferramenta de intervenção permanente na economia, respeitando-se os princípios constitucionais da livre iniciativa e da tipicidade cerrada.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao § 2º do art. 6º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 6º

.....

§ 2º A metodologia de definição do preço de referência considerará os parâmetros de mercado que compõem o preço do óleo diesel de uso rodoviário e utilizará critérios objetivos, considerando a paridade de importação, os quais deverão constar do Regulamento, para fins de transparência

.....”

JUSTIFICAÇÃO

Como defensor do Livre Mercado, a presente emenda tem por objetivo aprimorar a redação do § 2º, a fim de reforçar a transparência e a segurança jurídica na definição do preço de referência aplicável ao óleo diesel de uso rodoviário.

A inclusão da expressão “e utilizará critérios objetivos, considerando a paridade de importação, os quais deverão constar do Regulamento, para fins de transparência” busca deixar claro que a metodologia a ser adotada deverá observar parâmetros previamente definidos e publicizados e critérios objetivos considerando a paridade de importação, de forma a conferir segurança jurídica para os agentes econômicos que atuam no comércio exterior.

A proposta, portanto, fortalece a clareza da disciplina regulatória, prestigia a transparência do processo normativo e favorece a adequada implementação da política pública.



Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269683176100>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se § 2º ao art. 9º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 9º

.....

§ 2º Considerando sua natureza jurídica de mera recomposição patrimonial, os valores recebidos a título de subvenção econômica, independentemente do tratamento contábil a eles conferido, não integram a base de cálculo de quaisquer tributos federais, inclusive IRPJ, CSLL, PIS/Pasep e Cofins. Fica revogado o §3º, II do art. 3º do Decreto 12878/2C.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

Como defensor do Livre Mercado, a presente emenda visa explicitar a natureza jurídica da subvenção econômica instituída pelo Governo Federal e definir seus devidos efeitos tributários. Considerando que a subvenção econômica tem por finalidade a recomposição de preços em face da desoneração tributária promovida, não se configura como benefício fiscal autônomo.

Por conseguinte, considerando que os valores a título de subvenção econômica não representam receita, faturamento ou acréscimo patrimonial do agente econômico, não deverão se sujeitar à tributação por IRPJ/CSLL, PIS/COFINS ou quaisquer outros tributos federais. Tributar tais montantes significaria



reintroduzir, por via transversa, o ônus financeiro que a própria norma busca eliminar.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se nova redação ao art. 12; e acrescente-se art. 12-1 ao Capítulo VI da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 12.** Fica estabelecida a alíquota de 50% (cinquenta por cento) do imposto sobre a exportação de óleo diesel **de uso rodoviário**, classificado no código 2710.1S.21 da NCM, enquanto perdurar a subvenção econômica de que trata o art. 1º.”

“**Art. 12-1.** A alteração do caput do art. 12 desta Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, possui natureza interpretativa, conforme o disposto no art. 106, inciso I, da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional), retroagindo seus efeitos a 12 de março de 2026.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

Como defensor do Livre Mercado, a presente emenda tem por objetivo conferir maior precisão normativa ao art. 12 da Medida Provisória nº 1.340, de 2026, mediante a explicitação de que a incidência do imposto sobre a exportação recai sobre o óleo diesel de uso rodoviário.

A redação vigente faz referência genérica ao “óleo diesel”, ao passo que o art. 1º da própria Medida Provisória, ao instituir a subvenção econômica, delimita de forma específica o seu alcance ao diesel destinado ao uso rodoviário. Tal assimetria pode ensejar dúvidas interpretativas quanto ao efetivo escopo da



tributação, abrindo margem para insegurança jurídica e potenciais controvérsias administrativas e judiciais.

A explicitação ora proposta reforça a necessária vinculação entre a incidência do imposto e o objeto da política pública instituída pela Medida Provisória, afastando interpretações que ampliem indevidamente o alcance da norma para outras destinações do produto, a exemplo do combustível utilizado no transporte marítimo, que não se insere no âmbito da subvenção econômica.

Dessa forma, a emenda não promove inovação material, mas explicita, de maneira mais precisa, o alcance já pretendido pelo legislador, preservando a coerência sistêmica da norma e evitando distorções em sua aplicação.

Nesse contexto, a previsão expressa de natureza interpretativa da alteração, com efeitos retroativos à data de publicação da Medida Provisória, encontra amparo no art. 106, inciso I, do Código Tributário Nacional, segundo o qual a lei aplica-se a ato ou fato pretérito quando seja expressamente interpretativa, desde que não implique em penalidade mais gravosa ao contribuinte.

A medida contribui, portanto, para o aperfeiçoamento da segurança jurídica, a uniformidade de interpretação e a adequada aplicação da política pública subjacente à norma.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 13-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** Os Estados e o Distrito Federal que se beneficiarem com os efeitos da subvenção econômica de que trata esta Medida Provisória para abastecimento das frotas das Polícias Militares e dos Corpos de Bombeiros Militares ficam obrigados a destinar, no mínimo, 70% (setenta por cento) da economia gerada em relação ao custo anterior de aquisição do óleo diesel para ações de valorização dos integrantes das respectivas Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares.

§ 1º Para os fins deste artigo, consideram-se ações de valorização:

I – reajuste ou complementação salarial;

II – pagamento de gratificações operacionais;

III – aquisição de equipamentos de proteção individual;

IV – programas de saúde física e mental dos policiais militares e dos bombeiros militares.

§ 2º Os Estados e o Distrito Federal deverão comprovar anualmente ao Ministério da Fazenda e ao Ministério da Justiça e Segurança Pública a destinação dos recursos de que trata o caput.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar que os benefícios decorrentes da subvenção econômica ao óleo diesel rodoviário, quando aplicados ao abastecimento das frotas das Polícias Militares e dos Corpos de Bombeiros Militares, revertam-se, de forma concreta, em favor da valorização dos profissionais responsáveis pela preservação da ordem pública e pela proteção da vida.



A redução de custos operacionais proporcionada pela subvenção representa uma oportunidade estratégica para os Estados e o Distrito Federal promoverem investimentos diretos na melhoria das condições de trabalho, na remuneração e na saúde física e mental dos militares estaduais, historicamente expostos a elevados níveis de risco e desgaste profissional.

Ao vincular percentual mínimo da economia gerada a ações de valorização, a medida fortalece a eficiência do gasto público, assegura maior justiça na alocação dos recursos e contribui para o aprimoramento da segurança pública, uma vez que profissionais mais valorizados e bem equipados prestam serviços de melhor qualidade à sociedade.

Trata-se, portanto, de medida que harmoniza responsabilidade fiscal com valorização profissional, com impactos positivos diretos na segurança da população brasileira.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Capitão Augusto
(PL - SP)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se nova redação ao § 4º do art. 13 da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, na forma proposta pelo art. 13 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

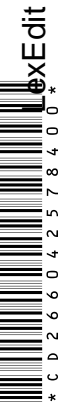
“Art. 13.
.....

§ 4º A ANP poderá celebrar termo de ajustamento de conduta com os agentes econômicos do segmento de distribuição de combustíveis, em substituição parcial ou total às penalidades pecuniárias e de suspensão de direitos, inclusive com a redução das metas compulsórias de aquisição de títulos de descarbonização em percentual não superior a 50% (cinquenta por cento), com a finalidade de estabelecer compromisso de mudanças da conduta do agente regulado, superar conflitos e preservar o exercício da atividade econômica” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda permite que a ANP, em casos excepcionais e mediante TAC, reduza em até 50% as metas compulsórias de CBIO para distribuidoras que demonstrem compromisso efetivo de regularização.

A medida busca equilibrar a rigidez do sistema de metas com a realidade econômica de agentes que enfrentam dificuldades estruturais ou conjunturais, evitando punições que possam comprometer a continuidade da atividade e o abastecimento nacional.



* C D 2 6 6 0 4 2 5 7 8 4 0 0 *

A redução, contudo, está limitada a 50% e condicionada a contrapartidas de conformidade e mitigação, assegurando que a política de descarbonização não seja esvaziada.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)
deputado federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se nova redação aos §§ 3º e 4º do art. 13, ambos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, na forma proposta pelo art. 13 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

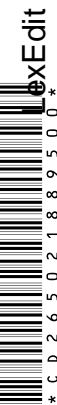
“**Art. 13.**

.....
§ 3º A ANP poderá celebrar termo de ajustamento de conduta com os agentes econômicos em substituição parcial ou total às penalidades pecuniárias e de suspensão de direitos descritas nesta Lei, com a finalidade de estabelecer compromisso de mudança da conduta do agente regulado e preservar o exercício da atividade econômica.

§ 4º O termo de ajustamento de conduta não poderá implicar redução das metas compulsórias de aquisição de títulos de descarbonização nem afastar, total ou parcialmente, o cumprimento das obrigações previstas na legislação do RenovaBio, admitindo-se apenas a definição de cronogramas de regularização e medidas adicionais de mitigação de emissões” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda introduz a possibilidade de celebração de termo de ajustamento de conduta (TAC) pela ANP, instrumento consensual de resolução de conflitos que fortalece a regulação responsiva e permite a correção tempestiva de irregularidades sem necessariamente impor sanções extremas que possam comprometer o abastecimento ou a viabilidade econômica de agentes regulados.



Contudo, em linha com os compromissos de descarbonização assumidos pelo Brasil e com a proteção do arcabouço normativo do RenovaBio, estabelece-se vedação expressa à redução de metas compulsórias de CBIO via TAC. Essa salvaguarda assegura que a política de descarbonização não seja flexibilizada de forma casuística, preservando a credibilidade e a efetividade do programa.

O § 4º permite, no entanto, a construção de cronogramas e medidas adicionais que viabilizem a regularização, respeitando o equilíbrio entre a proteção ambiental e a sustentabilidade econômica do setor.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)
deputado federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se nova redação ao inciso III do *caput* do art. 8º da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, na forma proposta pelo art. 13 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 8º**

III – caso fique comprovado, mediante decisão administrativa definitiva, que o agente econômico não realizou as adições compulsórias de biocombustíveis aos combustíveis fósseis, conforme parâmetros estabelecidos pela ANP” (NR)

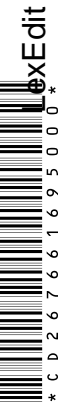
JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda assegura que a penalidade por descumprimento da adição compulsória de biocombustíveis só seja aplicada após decisão administrativa definitiva, respeitando o devido processo legal e evitando punições prematuras que possam comprometer a defesa do agente regulado.

A medida confere maior segurança jurídica e alinha o regime sancionatório aos princípios constitucionais da ampla defesa e do contraditório.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)
deputado federal



* CD 267661695000 *
ExEdit



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 13-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** A Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 5º**

.....

V - crédito de descarbonização (CBIO): ativo registrado sob a forma escritural, emitido exclusivamente por produtores e importadores de biocombustíveis certificados para fins de comprovação da meta individual de que trata o art. 7º desta Lei e fungível com os créditos de carbono do Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SBCE), na forma da legislação aplicável;

.....

XXIV - fungibilidade: equivalência paritária e intercambiabilidade entre os CBIOs e os créditos de carbono gerados em sistemas e plataformas, nacionais e internacionais, interoperáveis com o RenovaBio, vedada, em qualquer hipótese, a dupla contagem ou o uso simultâneo para cumprimento de mais de uma obrigação ambiental;

XXV - interoperabilidade: capacidade de diferentes sistemas e plataformas de negociação de carbono, nacionais e internacionais, operarem juntos de forma eficiente e integrada;

XXVI - reformuladores: empresas ou entidades que reformulam ou ajustam as características dos combustíveis derivados de petróleo antes de disponibilizá-los para o mercado;



* C D 2 6 2 2 5 3 4 2 5 5 0 0 *

XXVII – adicionalidade: princípio que assegura que as reduções de emissões financiadas por créditos de carbono são adicionais àquelas que ocorreriam sem o suporte do mercado de carbono.’ (NR)

‘Art. 7º

.....
§ 2º A comprovação de atendimento à meta individual será realizada a partir da quantidade de CBIOs ou créditos de carbono fungíveis aposentados, na data definida em regulamento’ (NR)

‘Art. 17. Regulamento disporá sobre a emissão e auditoria dos Créditos de Descarbonização e sobre mecanismos e procedimentos para garantir adicionalidade, rastreabilidade, interoperabilidade e validade dos créditos emitidos

Parágrafo único. Regulamento próprio instituirá sistema de transparência das transações de Créditos de Descarbonização, pelo qual deverão estar identificados os emissores, os compradores e o montante envolvido nas operações’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A integração do mercado de CBIOs do RenovaBio com outros ambientes de negociação de créditos de carbono, tanto nacionais quanto internacionais, é fundamental para evitar distorções de preços, ampliar a liquidez desses títulos e assegurar a efetividade da política pública de descarbonização.

Atualmente, a elevada concentração de agentes e a presença de participantes não obrigados tornam o mercado de CBIOs vulnerável a flutuações que podem dificultar o cumprimento das metas por companhias de menor porte.



A solução proposta passa pela vinculação ao Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SBCE), permitindo que os compromissos assumidos por força de lei no âmbito do RenovaBio possam ser honrados também com créditos de origem diversa, desde que devidamente certificados e auditados. Essa interoperabilidade entre sistemas e a fungibilidade dos ativos em questão fortalecem a compensação ambiental sem agravar os custos suportados pelos regulados.

A inclusão dos conceitos de adicionalidade, rastreabilidade, interoperabilidade e transparência alinha o RenovaBio às melhores práticas internacionais e ao arcabouço normativo do SBCE, criado pela Lei nº 15.042/2024.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)
deputado federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 13-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** A Lei Complementar nº 192, de 11 de março de 2022, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 3º**

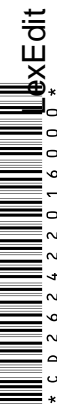
I – - A O disposto no inciso I do caput, no que se refere ao etanol hidratado combustível, aplica-se às operações realizadas por produtores, importadores e formuladores desse biocombustível, em conformidade com as normas estabelecidas pela ANP.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa incluir o **etanol hidratado combustível (EHC)** na sistemática de incidência monofásica do IBS, CBS e ICMS, alinhando o tratamento tributário de todos os combustíveis automotivos e combatendo de forma abrangente as irregularidades no mercado de combustíveis.

Embora o etanol hidratado já esteja submetido à tributação monofásica de PIS/Cofins desde maio de 2025, conforme LC nº 214/2024, a postergação da monofasia do ICMS/IBS para 2033 mantém o combustível vulnerável a práticas irregulares decorrentes das diferenças de alíquotas estaduais.



* C D 2 6 2 4 2 2 0 1 6 0 0 0 *

O etanol hidratado combustível é alvo frequente de irregularidades e descaminho devido às diferenças de alíquotas tributárias entre os estados. Estudos demonstram que cerca de 16,4% do volume de vendas de combustíveis ao mercado interno é considerado irregular, correspondendo a 22 milhões de m³ e potencial perda de arrecadação de R\$ 19 bilhões.

A manutenção do regime bifásico de ICMS para o etanol hidratado perpetua:

1. Concorrência desleal e mercado irregular
2. Dificuldades de fiscalização ao longo da cadeia de distribuição
3. Fraudes tributárias e perda de arrecadação
4. Insegurança jurídica e complexidade operacional
5. Desvantagem competitiva frente aos combustíveis fósseis já na monofasia

O etanol hidratado é substituto direto da gasolina C e representa componente estratégico da matriz energética brasileira, com papel fundamental na descarbonização do transporte. A inclusão imediata na monofasia:

1. ****Equaliza o tratamento tributário**** com gasolina e diesel, eliminando distorções competitivas
2. ****Combate a sonegação e o mercado irregular****, protegendo produtores e distribuidores que atuam regularmente
3. ****Simplifica a fiscalização****, concentrando o recolhimento no produtor/importador
4. ****Antecipa benefícios da reforma tributária****, sem prejuízo ao cronograma de transição
5. ****Fortalece a competitividade do biocombustível****, alinhando-se aos objetivos constitucionais de proteção ambiental



A medida conta com amplo apoio do setor sucroenergético e de entidades como Instituto Combustível Legal (ICL) e União da Indústria de Cana-de-Açúcar (UNICA), que já negociam com estados a aceleração dessa mudança.

Além disso, a inclusão do etanol hidratado na monofasia não representa renúncia fiscal, mas sim reorganização da forma de arrecadação com potencial de aumento de receita pela redução da informalidade.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)
deputado federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 12-1 ao Capítulo VII da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 12-1.** Para fins do cumprimento das obrigações de prestação de informações estabelecidas nesta Medida Provisória e em sua regulamentação, os produtores e importadores de óleo diesel deverão apresentar exclusivamente:

I – o número do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ);

II – o volume total das operações realizadas no período, expresso em valores financeiros agregados, conforme regulamentação específica.

§ 1º Fica vedada a exigência de qualquer outra informação individualizada que possa expor estratégias comerciais, contratos específicos, margens de comercialização, estrutura de custos ou dados sensíveis das empresas além do CNPJ e do volume total, salvo se expressamente autorizada em lei ou para fins específicos de fiscalização tributária, observado o sigilo fiscal.

§ 2º A ANP e os órgãos responsáveis pela execução orçamentária da subvenção regulamentarão o disposto neste artigo, inclusive quanto ao prazo, à forma de apresentação e ao grau de publicidade das informações, observados os princípios da proteção à concorrência, do sigilo empresarial e da livre iniciativa.

§ 3º As informações prestadas nos termos deste artigo terão tratamento confidencial e não poderão ser divulgadas de forma individualizada, salvo mediante autorização expressa da empresa ou por determinação judicial.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.



JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa **proteger as empresas produtoras e importadoras de óleo diesel contra a exposição excessiva de seus dados estratégicos**, ao mesmo tempo em que assegura à Administração Pública o acesso às informações essenciais para fins de fiscalização e acompanhamento da subvenção econômica instituída pela MP 1.340/2026.

A obrigatoriedade de apresentação restrita ao **CNPJ e ao volume financeiro agregado das operações** garante que o Estado disponha dos instrumentos necessários para monitorar a execução da subvenção, sem, contudo, exigir relatórios detalhados que possam revelar margens, custos, fornecedores, contratos específicos ou demais aspectos sensíveis que integram o núcleo da estratégia comercial de cada empresa.

Proteção à Concorrência e Livre Iniciativa

Tal medida busca evitar riscos à **livre concorrência**, à medida que a divulgação ou exigência ampla de dados poderia resultar em:

1. Uso indevido por terceiros ou concorrentes
2. Distorções mercadológicas e cartelização facilitada
3. Violação do sigilo empresarial protegido constitucionalmente
4. Exposição de informações estratégicas comercialmente sensíveis

Além disso, reduz significativamente o custo de conformidade regulatória, em especial para médias e pequenas empresas, fortalecendo o ambiente de negócios e estimulando investimentos no setor.

A medida fortalece o ambiente de negócios no Brasil, conciliando o dever de fiscalização do Estado com a indispensável segurança jurídica para as empresas, essencial para a atração de investimentos e para o desenvolvimento econômico sustentável.

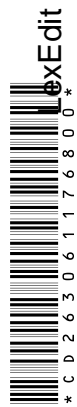


Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)
deputado federal



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263061176800>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 12-1 ao Capítulo VII da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 12-1.** A elevação do percentual obrigatório de adição de biodiesel ao óleo diesel acima dos 15% (quinze por cento) atuais, conforme previsto na Lei nº 14.859, de 28 de maio de 2024 (Lei do Combustível do Futuro), fica condicionada ao cumprimento cumulativo dos seguintes requisitos:

I – comprovação, mediante estudos técnicos conduzidos pela ANP em conjunto com entidades representativas de todos os elos da cadeia de abastecimento, fabricantes de motores, transportadores e consumidores, de que a elevação do teor de biodiesel;

a) não compromete a segurança operacional de motores e sistemas de injeção

b) não resulta em aumento de custos de manutenção para os consumidores finais;

c) não impacta negativamente o desempenho, a vida útil e a eficiência energética dos veículos automotores;

d) não gera prejuízos logísticos ou operacionais ao longo da cadeia de distribuição e armazenamento.

II – estabelecimento, pela ANP, de especificações técnicas rígidas de qualidade para o biodiesel, incluindo parâmetros de:

a) estabilidade à oxidação;

b) teor de água e sedimentos;

c) índice de acidez;

d) ponto de entupimento de filtro a frio (PEFF);

e) teor de mono, diesel e triglicerídeos;



- f) contaminação por metais;
- g) rastreabilidade completa de todos os insumos e matérias-primas utilizados na formulação do biodiesel, incluindo origem, fornecedores, processos de produção e certificações de qualidade;
- h) demais parâmetros relevantes para garantir a segurança, qualidade e desempenho do combustível.

III – realização de testes técnicos abrangentes, com participação de entidades representativas dos setores produtivos, distribuidores, transportadores, fabricantes de motores, postos de combustíveis, transportadores rodoviários de cargas (TRRs) e consumidores, cujos resultados sejam publicados de forma transparente e acessível;

IV – demonstração de que o aumento do teor de biodiesel não resultará em elevação do preço final do óleo diesel ao consumidor em patamar superior ao ganho ambiental proporcionado, observada análise de custo-benefício;

V – comprovação da rastreabilidade completa e ininterrupta de todos os insumos, matérias-primas, aditivos e componentes utilizados na formulação do biodiesel, desde a origem até a comercialização final, mediante sistema de certificação e auditoria a ser regulamentado pela ANP..

§ 1º Os estudos técnicos de que trata o inciso I deverão ser conduzidos em condições reais de operação, abrangendo diferentes regiões climáticas do país, tipos de veículos (leves, pesados, utilitários), regimes de uso (urbano, rodoviário, misto) e condições de armazenamento.

§ 2º Os testes técnicos mencionados no inciso III deverão incluir, obrigatoriamente:

I – testes de campo realizados em estados estratégicos de todas as regiões do país, contemplando no mínimo

- a) dois estados da região Norte;
- b) dois estados da região Nordeste;
- c) dois estados da região Sudeste;
- d) dois estados da região Centro-Oeste;
- e) dois estados da região Sul.

II – ensaios práticos com diferentes frotas de veículos, incluindo:

- a) transporte rodoviário de cargas de longa distância;
- b) transporte urbano coletivo;



- c) veículos de passeio a diesel;
- d) máquinas agrícolas e de construção;
- e) geradores de energia.

III – período mínimo de seis meses de testes continuados para cada região climática;

IV – monitoramento de desempenho, consumo, emissões, desgaste de componentes e custos de manutenção;

V – avaliação de estabilidade do biodiesel em condições de armazenamento de longo prazo (mínimo 90 dias) em diferentes temperaturas.

§ 3º A ANP deverá publicar, em até 180 (cento e oitenta) dias contados da publicação desta Medida Provisória, regulamento detalhando:

I – a metodologia dos testes técnicos de laboratório e de campo;

II – os critérios objetivos de avaliação de viabilidade técnica;

III – os parâmetros mínimos de qualidade do biodiesel;

IV – o cronograma de realização dos testes e de publicação dos resultados;

V – os mecanismos de participação das entidades representativas;

VI – os requisitos para comprovação da rastreabilidade de insumos e matérias-primas;

VII – os procedimentos de certificação e auditoria da cadeia produtiva do biodiesel.

§ 4º A ANP deverá criar e manter, em até 90 (noventa) dias contados da publicação desta Medida Provisória, canal eletrônico oficial de recebimento de reclamações, denúncias e relatos de problemas relacionados à qualidade do biodiesel e à mistura de biodiesel ao óleo diesel, com as seguintes características:

I – acesso público, gratuito e disponível 24 (vinte e quatro) horas por dia;

II – possibilidade de registro de reclamações por consumidores finais, transportadores, postos de combustíveis, distribuidores e demais agentes da cadeia;

III – sistema de protocolo e acompanhamento do andamento das reclamações;

IV – prazo máximo de 15 (quinze) dias para resposta inicial da ANP sobre as providências adotadas;



V – publicação trimestral de relatório consolidado com estatísticas das reclamações recebidas, principais problemas identificados e medidas corretivas implementadas;

VI – integração com sistemas de fiscalização da ANP para apuração imediata de irregularidades;

VII – garantia de anonimato ao reclamante, quando solicitado.

§ 5º Enquanto não cumpridos os requisitos previstos nos incisos I a VI do caput deste artigo, o percentual obrigatório de adição de biodiesel ao óleo diesel permanecerá limitado a 15% (quinze por cento).

§ 6º Qualquer elevação do percentual de biodiesel que descumpra os requisitos deste artigo implicará:

I – suspensão imediata da subvenção econômica de que trata esta Medida Provisória aos produtores e importadores responsáveis pela comercialização do óleo diesel com teor de biodiesel irregular;

II – comunicação à ANP para instauração de processo administrativo sancionador nos termos da Lei nº 9.847/1999.

§ 7º O Ministério de Minas e Energia, ao propor elevação do teor de biodiesel, deverá apresentar ao Congresso Nacional:

I – relatório técnico completo com os resultados dos testes de viabilidade, incluindo os testes de campo realizados nos estados estratégicos;

II – análise de impacto regulatório demonstrando os efeitos sobre preços, qualidade, segurança operacional e meio ambiente;

III – manifestação das entidades representativas dos setores impactados;

IV – relatório consolidado das reclamações recebidas pelo canal eletrônico da ANP no período de 12 (doze) meses anteriores à proposta de elevação;

V – comprovação documental da rastreabilidade dos insumos utilizados na produção do biodiesel objeto dos testes.

§ 8º A ANP poderá, excepcionalmente e de forma temporária, reduzir o percentual obrigatório de biodiesel abaixo de 15% (quinze por cento) caso identifique:

I – problemas graves de qualidade que comprometam a segurança operacional, incluindo volume significativo de reclamações recebidas pelo canal eletrônico oficial;



II – impacto desproporcional sobre o preço do óleo diesel ao consumidor;

III – indisponibilidade de biodiesel em especificação adequada no mercado nacional;

IV – falhas na rastreabilidade de insumos que comprometam a garantia de qualidade do biodiesel.

§ 9º A falta de comprovação da rastreabilidade completa dos insumos e matérias-primas utilizados na produção do biodiesel impedirá:

I – a certificação do biodiesel pela ANP;

II – a utilização do biodiesel para cumprimento das metas obrigatórias de mistura;

III – o acesso a quaisquer incentivos fiscais, créditos ou subvenções federais relacionados à produção ou comercialização de biodiesel.

§ 10. O sistema de rastreabilidade de que trata o inciso VI do caput deverá garantir a identificação inequívoca de:

I – origem geográfica das matérias-primas (soja, palma, sebo, óleo de cozinha usado, entre outras);

II – processo de produção (transesterificação, catalisadores utilizados, aditivos adicionados);;

III – transportadores e distribuidores envolvidos em cada etapa da cadeia;

IV – certificações de sustentabilidade, qualidade e conformidade ambiental;

V – análises laboratoriais de controle de qualidade realizadas em cada lote produzido.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo estabelecer **critérios técnicos rigorosos, transparentes e participativos** para a elevação do teor de biodiesel



no óleo diesel, em consonância com as preocupações manifestadas por entidades representativas de toda a cadeia de abastecimento de combustíveis.

Em ofício conjunto encaminhado ao Ministério de Minas e Energia em 30 de outubro de 2025, entidades representativas manifestaram preocupação com as dificuldades observadas na utilização de teores mais elevados de biodiesel, que resultam em custos adicionais de manutenção e desafios operacionais relevantes.

O Brasil possui dimensões continentais e diversidade climática extrema. A emenda estabelece a ****obrigatoriedade de testes de campo em no mínimo dois estados de cada região**** (Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sudeste e Sul), com período mínimo de seis meses de operação contínua.

A ****exigência de rastreabilidade completa**** garante que o biodiesel seja proveniente de fontes conhecidas e certificadas, permitindo rastrear problemas de qualidade até a origem e coibir fraudes.

A criação de ****canal eletrônico oficial da ANP**** permite monitoramento em tempo real, com resposta em até 15 dias e publicação trimestral de relatórios consolidados.

A medida é essencial para garantir que o avanço da política de biocombustíveis ocorra de forma ****sustentável, segura, rastreável e economicamente viável**

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)
deputado federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art. X** Fica instituído crédito fiscal outorgado aos produtores de biodiesel autorizados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, incidente sobre a produção de biodiesel destinado à mistura obrigatória ao óleo diesel de origem fóssil comercializado no território nacional, limitado ao montante total de até R\$ 2.500.000.000,00 (dois bilhões e quinhentos milhões de reais) até 31 de dezembro de 2026.

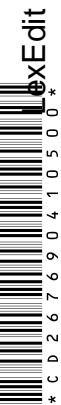
§ 1º O crédito de que trata o caput terá por objetivo assegurar diferencial competitivo ao biodiesel em relação ao óleo diesel de origem fóssil, nos termos do inciso VIII do §1º do art. 225 da Constituição Federal.

§ 2º O crédito fiscal será apurado com base no volume de biodiesel comercializado e poderá ser utilizado para compensação com tributos federais administrados pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, na forma estabelecida em regulamento.

§ 3º Alternativamente à compensação prevista no §2º, o crédito poderá ser objeto de ressarcimento ou transferência, conforme disciplinado em ato do Poder Executivo.

§ 4º O Poder Executivo estabelecerá, em regulamento, a metodologia de cálculo do crédito fiscal, de modo a assegurar que a carga tributária efetiva incidente sobre o biodiesel seja inferior à aplicável ao óleo diesel de origem fóssil.

§ 5º O benefício de que trata este artigo observará critérios de sustentabilidade ambiental, rastreabilidade da matéria-prima e conformidade com as políticas nacionais de biocombustíveis.”



* C D 2 6 7 6 9 0 4 1 0 5 0 0 *

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar efetividade ao comando constitucional estabelecido no art. 225, §1º, inciso VIII, da Constituição Federal, introduzido pela Emenda Constitucional nº 123/2022, que determina a manutenção de regime fiscal favorecido para os biocombustíveis, de modo a garantir-lhes tributação inferior à incidente sobre combustíveis fósseis e diferencial competitivo em relação a estes.

A Medida Provisória nº 1.340/2026 institui subvenção econômica à comercialização de óleo diesel de uso rodoviário por produtores e importadores de combustível fóssil, com o objetivo de mitigar os efeitos da elevação de preços no mercado interno.

Entretanto, a concessão de subsídio público ao diesel fóssil, sem mecanismo equivalente de compensação para os biocombustíveis que com ele competem diretamente, produz efeito econômico incompatível com o mandamento constitucional de diferenciação tributária favorável aos combustíveis renováveis.

Nesse contexto, a instituição de crédito fiscal outorgado aos produtores de biodiesel constitui instrumento adequado para recompor o diferencial competitivo previsto na Constituição. A técnica legislativa é amplamente reconhecida no ordenamento brasileiro como mecanismo legítimo de política pública para equalização de cargas tributárias e estímulo a setores estratégicos.

Além de preservar a coerência do sistema constitucional, a medida contribui para: garantir previsibilidade regulatória à cadeia produtiva do biodiesel; evitar distorções competitivas geradas por subsídios ao combustível fóssil; fortalecer a política nacional de descarbonização do setor de transportes; e assegurar segurança jurídica aos investimentos realizados no setor de biocombustíveis.

A adoção de crédito fiscal como mecanismo de equalização também permite calibragem regulatória pelo Poder Executivo, possibilitando ajustes



periódicos na metodologia de cálculo para assegurar que o diferencial competitivo seja efetivamente mantido.

Dessa forma, a presente emenda promove a compatibilização da política emergencial de estabilização do mercado de combustíveis com os objetivos constitucionais de transição energética, sustentabilidade ambiental e promoção dos biocombustíveis.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

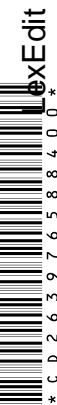
“**Art. X** As usinas de biocombustíveis e as que produzam combustíveis oriundos de fontes agrícolas renováveis poderão restituir administrativamente ou compensar com débitos de outros tributos administrados pela Receita Federal, nos termos dos arts. 73 e 74 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996, créditos acumulados das contribuições sociais PIS/PASEP e COFINS, apurados na forma do art. 3º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, do art. 3º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e do art. 8º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, independentemente de serem sujeitos ou não a ressarcimento ou restituição.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar às usinas de biocombustíveis e às produtoras de combustíveis oriundos de fontes agrícolas renováveis o pleno aproveitamento dos créditos acumulados de PIS/Pasep e Cofins, mediante restituição administrativa ou compensação com outros tributos federais.

A produção de biocombustíveis ocupa posição estratégica na matriz energética brasileira. Além de reduzir a dependência de combustíveis fósseis, contribui para a geração de emprego e renda no meio rural, fortalece o agronegócio nacional e desempenha papel central na política de descarbonização prevista no RenovaBio.

Entretanto, em razão da estrutura tributária aplicável ao setor, especialmente no regime não cumulativo de PIS/Pasep e Cofins, grande parte



das usinas acumula créditos tributários que acabam se transformando em custo financeiro permanente. Isso ocorre porque muitas operações de venda no mercado interno são realizadas com alíquotas reduzidas ou desoneradas, impedindo a plena utilização desses créditos. Na prática, o que deveria ser um mecanismo de neutralidade tributária converte-se em custo financeiro relevante, reduzindo a competitividade do setor e elevando o preço final dos biocombustíveis.

O problema torna-se ainda mais relevante no contexto da Medida Provisória nº 1.340/2026, que institui subvenção econômica à comercialização de óleo diesel de origem fóssil. A concessão de incentivos econômicos ao combustível fóssil, sem mecanismos que preservem a competitividade dos biocombustíveis que com ele concorrem diretamente, pode gerar distorções no mercado energético e comprometer os objetivos nacionais de transição energética.

Além disso, a Constituição Federal estabelece diretriz expressa de política pública nesse sentido. O art. 225, §1º, inciso VIII, incluído pela Emenda Constitucional nº 123/2022, determina que o Estado brasileiro deve manter regime fiscal favorecido para os biocombustíveis destinados ao consumo final, de forma a assegurar tributação inferior à incidente sobre combustíveis fósseis e garantir diferencial competitivo em relação a estes. A medida proposta nesta emenda contribui diretamente para a concretização desse mandamento constitucional, ao reduzir distorções tributárias que hoje penalizam a produção nacional de biocombustíveis.

Nesse contexto, permitir a restituição ou compensação dos créditos acumulados de PIS/Pasep e Cofins constitui medida essencial para restaurar a neutralidade tributária do regime não cumulativo, devolver liquidez às usinas e preservar o diferencial competitivo dos combustíveis renováveis em relação aos combustíveis fósseis.

Ademais, incentivar a produção e o consumo de biocombustíveis provenientes de fontes agrícolas renováveis contribui para a redução das emissões de gases de efeito estufa, reforça os compromissos assumidos pelo Brasil no âmbito do Acordo de Paris e fortalece a segurança energética nacional.

Ao assegurar a aplicação plena dos mecanismos de compensação previstos nos arts. 73 e 74 da Lei nº 9.430/1996 e restabelecer a neutralidade



tributária prometida pelas Leis nº 10.637/2002, nº 10.833/2003 e nº 10.925/2004, a presente emenda promove justiça fiscal, reduz distorções econômicas e fortalece o papel estratégico dos biocombustíveis na matriz energética brasileira.

Dessa forma, contamos com o apoio dos nobres pares para o acolhimento da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art. X** Fica vedada, até 31 de dezembro de 2026, a importação de biodiesel destinado ao atendimento da mistura obrigatória ao óleo diesel de origem fóssil comercializado no território nacional.

Parágrafo único. A vedação prevista no caput aplica-se ao biodiesel adquirido, comercializado ou utilizado com a finalidade de compor o percentual obrigatório de mistura estabelecido.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo resguardar a coerência da política energética nacional e proteger a cadeia produtiva brasileira de biodiesel, vedando, até 31 de dezembro de 2026, a importação de biodiesel destinado ao atendimento da mistura obrigatória ao óleo diesel fóssil comercializado no território nacional.

A mistura obrigatória de biodiesel não constitui mera operação comercial, mas instrumento estruturante de política pública voltado ao fortalecimento da produção nacional de biocombustíveis, à agregação de valor à agroindústria brasileira, à geração de emprego e renda no campo e à promoção da segurança energética e da descarbonização da matriz de transportes. Trata-se de mecanismo que impulsiona investimentos industriais, estimula o processamento de oleaginosas, fortalece a cadeia de farelos e proteínas e amplia oportunidades para a agricultura familiar e para o desenvolvimento regional.



Nos últimos anos, o setor realizou investimentos relevantes no País com base em um ambiente regulatório orientado pela expansão progressiva da mistura obrigatória, especialmente a partir das diretrizes consolidadas pela Lei do Combustível do Futuro. Esse marco legal conferiu previsibilidade à política pública e sinalizou, de forma inequívoca, o compromisso do Estado brasileiro com o fortalecimento dos biocombustíveis como vetor de transição energética, industrialização e soberania nacional.

Permitir, nesse contexto, a importação de biodiesel para fins de cumprimento da mistura obrigatória, sobretudo em meio a medidas excepcionais de apoio ao diesel fóssil, geraria grave distorção concorrencial e esvaziaria os objetivos econômicos, sociais, energéticos e ambientais da política pública. Tal abertura comprometeria a confiança dos agentes econômicos, enfraqueceria os investimentos já realizados em território nacional, reduziria os efeitos positivos da cadeia sobre o campo e a indústria brasileira e introduziria instabilidade regulatória em um setor que depende, por natureza, de planejamento de longo prazo.

A vedação ora proposta, além de temporária e proporcional, preserva a finalidade pública da mistura obrigatória, assegura tratamento compatível com os investimentos já realizados no País e evita que uma medida emergencial voltada ao diesel fóssil produza, por via indireta, efeitos adversos sobre a indústria nacional de biodiesel.

Dessa forma, contamos com o apoio dos nobres pares para o acolhimento da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art. Xº** O regulamento, a metodologia de definição do preço de referência e os atos de habilitação, apuração, verificação de conformidade e pagamento da subvenção econômica de que trata esta Medida Provisória observarão o disposto no inciso VIII do § 1º do art. 225 da Constituição Federal, de modo a preservar o diferencial competitivo dos biocombustíveis em relação aos combustíveis fósseis.

§ 1º É vedada a concessão, manutenção ou ampliação da subvenção em patamar, formato ou metodologia que reduza, neutralize ou esvazie, direta ou indiretamente, o diferencial competitivo assegurado constitucionalmente aos biocombustíveis.

§ 2º Verificado impacto adverso relevante sobre a competitividade dos biocombustíveis, o Poder Executivo deverá promover ajuste no valor da subvenção, na metodologia de cálculo ou adotar medida compensatória equivalente, sem prejuízo da continuidade do abastecimento nacional.”

JUSTIFICAÇÃO

A emenda aqui proposta visa aperfeiçoar a Medida Provisória, de modo a compatibilizar a concessão de subvenção econômica ao óleo diesel com o mandamento constitucional de preservação do diferencial competitivo dos biocombustíveis em relação aos combustíveis fósseis.

A medida provisória institui mecanismo emergencial voltado à contenção de preços e à proteção do abastecimento nacional. Entretanto, a

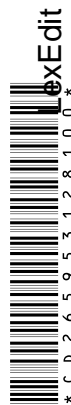


ausência de salvaguarda expressa em favor dos biocombustíveis pode produzir efeito colateral indesejado, ao reduzir artificialmente a vantagem econômica relativa desses energéticos renováveis e, assim, comprometer diretriz fixada pela própria Constituição Federal.

A Constituição determina a adoção de regime fiscal favorecido para os biocombustíveis, com o objetivo de assegurar sua competitividade frente aos combustíveis fósseis. Trata-se de comando constitucional diretamente vinculado à promoção da transição energética, à redução de emissões, ao desenvolvimento sustentável e à valorização de uma matriz energética mais limpa. A presente emenda, portanto, não cria inovação desconectada do ordenamento jurídico, mas apenas explicita, no âmbito da medida provisória, a necessidade de observância de parâmetro já previsto no texto constitucional.

Ao estabelecer que a regulamentação, a metodologia de cálculo da subvenção e os atos de sua execução deverão preservar o diferencial competitivo dos biocombustíveis, a emenda confere segurança jurídica à política pública e evita que uma medida conjuntural de apoio ao diesel fóssil acabe esvaziando, ainda que indiretamente, uma diretriz estrutural da política energética nacional. Tal cautela é plenamente coerente com a Lei nº 14.993, de 8 de outubro de 2024 (Lei do Combustível do Futuro), reconhecida pelo próprio governo federal como marco da transição energética e da descarbonização dos transportes, com instrumentos voltados à expansão e ao fortalecimento dos biocombustíveis. Nesse contexto, qualquer medida que comprima artificialmente a competitividade desses energéticos renováveis, em benefício do combustível fóssil, representaria verdadeiro contrassenso em relação aos objetivos e à lógica normativa da própria Lei do Combustível do Futuro.

Se acatada, a emenda permitirá que eventual intervenção estatal no mercado de diesel ocorra de forma tecnicamente calibrada, sem neutralizar a competitividade do biodiesel e dos demais biocombustíveis. Com isso, evita-se a criação de distorções concorrenciais, impedindo que o incentivo temporário ao combustível fóssil gere desequilíbrios permanentes em prejuízo do setor de energia renovável.



A preservação desse diferencial competitivo é essencial para garantir previsibilidade regulatória, proteger investimentos já realizados na cadeia produtiva dos biocombustíveis, estimular inovação tecnológica, assegurar o cumprimento dos compromissos ambientais do País e manter coerência entre a política emergencial de preços e os objetivos estratégicos da transição energética brasileira.

Dessa forma, contamos com o apoio dos nobres pares para o acolhimento da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art. Xº** O regulamento, a metodologia de definição do preço de referência e os atos de habilitação, apuração, verificação de conformidade e pagamento da subvenção econômica de que trata esta Medida Provisória deverão assegurar tratamento equivalente ao biometano sempre que as medidas instituídas em favor de combustíveis fósseis produzirem impacto sobre sua competitividade.

§ 1º É vedada a concessão, manutenção ou ampliação de subvenção, benefício econômico ou metodologia de cálculo, no âmbito desta Medida Provisória, em favor de combustível fóssil, sem a correspondente adoção de medida compensatória, incentivo equivalente ou mecanismo de equalização aplicável ao biometano, sempre que houver impacto adverso relevante sobre sua competitividade.

§ 2º A medida compensatória de que trata o § 1º poderá compreender ajuste no valor da subvenção, criação de incentivo econômico equivalente, equalização de preços, tratamento regulatório específico ou outro instrumento apto a assegurar que o estímulo conferido ao combustível fóssil não reduza, neutralize ou esvazie a competitividade do biometano.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar a Medida Provisória nº 1.340/2026, de modo a impedir que a concessão de subvenção econômica ou de qualquer outra vantagem competitiva a combustível fóssil produza, ainda que indiretamente, desequilíbrio concorrencial em prejuízo do biometano. A lógica



que orienta a proposta é simples: todo incentivo conferido ao combustível fóssil, quando apto a afetar a dinâmica concorrencial do setor energético, deve ser acompanhado de medida equivalente em favor do combustível renovável que se busca estimular.

O biometano ocupa posição estratégica na política energética e ambiental brasileira, especialmente por sua capacidade de substituir combustíveis fósseis, reduzir emissões, ampliar a segurança energética e agregar valor econômico ao aproveitamento de resíduos urbanos, industriais e agropecuários. Não se mostra compatível com os objetivos da transição energética que o Estado intervenha para favorecer, ainda que emergencialmente, o energético fóssil sem prever salvaguarda mínima ao energético renovável que a própria ordem jurídica passou a incentivar de forma crescente.

A emenda, portanto, não cria privilégio indevido, tampouco desvirtua a finalidade emergencial da medida provisória. Ao contrário, busca evitar que uma política conjuntural de contenção de preços gere distorções permanentes ou desincentivos ao avanço do biometano. Trata-se de assegurar neutralidade concorrencial mínima, coerência regulatória e alinhamento entre a política emergencial de preços e os objetivos estruturais da política energética nacional.

A necessidade dessa proteção é ainda mais evidente diante do fortalecimento recente do arcabouço jurídico do biometano, com a regulamentação de instrumentos voltados à certificação de origem, rastreabilidade e valorização de seus atributos ambientais. Nesse contexto, admitir incentivo ao combustível fóssil sem mecanismo equivalente para o biometano significaria enfraquecer, por via indireta, a expansão de um mercado que o próprio ordenamento passou a reconhecer como estratégico para a descarbonização da matriz energética brasileira.

Se acolhida, a emenda permitirá que eventual intervenção estatal em favor de combustível fóssil ocorra sem comprometer a competitividade do biometano, preservando a previsibilidade regulatória, protegendo investimentos já realizados no setor e reforçando a coerência entre as medidas emergenciais de abastecimento e os compromissos de transição energética do País.



Dessa forma, contamos com o apoio dos nobres pares para o acolhimento da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260989110200>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 11.371, de 28 de novembro de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 16.** Fica reduzida a alíquota do imposto sobre a renda na fonte incidente nas operações de que trata o inciso V do caput do art. 1º da Lei nº 9.481, de 13 de agosto de 1997, na hipótese de pagamento, crédito, entrega, emprego ou remessa, por fonte situada no País, a pessoa jurídica domiciliada no exterior, a título de contraprestação de contrato de arrendamento mercantil de aeronave ou de motores destinados a aeronaves, celebrado por empresa de transporte aéreo regular, de passageiros ou cargas, não se aplicando o disposto no art. 1º da Lei nº 9.959, de 27 de janeiro de 2000, para:”

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de redução escalonada da alíquota do IRRF até atingir zero em 2029 busca corrigir essa distorção, garantindo condições para que as empresas aéreas retomem investimentos, ampliem a oferta e reduzam preços, estimulando o crescimento do setor e a geração de empregos.

Nos termos do art. 14 da Lei Complementar nº 101/2000 (LRF), a concessão ou ampliação de benefício tributário depende da apresentação de estimativa do impacto orçamentário-financeiro para o exercício em que entrar em vigor e para os dois seguintes, bem como da comprovação de que a renúncia foi



considerada na estimativa de receita e não afetará as metas fiscais, ou da indicação de medidas compensatórias, por meio de aumento permanente de receita ou redução permanente de despesa. A presente emenda cumpre essas exigências, pois será acompanhada da estimativa de renúncia de receita para os exercícios de 2027 a 2029, e a compensação ocorrerá mediante revogação de benefícios fiscais setoriais e outras medidas de incremento de arrecadação, conforme previsto na LDO vigente. Além disso, a LDO para 2026 (LEI Nº 15.321/2025) reforça que qualquer renúncia deve observar as metas fiscais e apresentar compensação adequada, o que será atendido por esta proposta.

Do ponto de vista econômico e social, a medida contribui para a redução do custo operacional das companhias aéreas, o estímulo à competitividade e à recuperação do setor de turismo, além da geração de empregos e incremento da atividade econômica. Esses efeitos são fundamentais para consolidar a retomada do setor aéreo e do turismo nacional, garantindo maior acessibilidade ao transporte aéreo e fortalecendo a economia brasileira.

Por fim, destaca-se que a proposta observa o disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT), que exige a estimativa do impacto orçamentário-financeiro para proposições que impliquem renúncia de receita, e mantém compatibilidade com as metas fiscais estabelecidas na LDO, assegurando responsabilidade e equilíbrio nas contas públicas.

Pelo exposto, peço o apoio de meus nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Thiago Flores
(REPUBLICANOS - RO)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Suprimam-se os arts. 10 a 12 da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1340/2026 foi editada com o objetivo declarado de mitigar os efeitos da elevação dos preços do diesel no mercado interno, por meio da concessão de subvenção econômica e da redução de tributos incidentes sobre o combustível. Entretanto, os arts. 10, 11 e 12 introduzem medidas que se afastam desse objetivo e produzem efeitos econômicos, federativos e regulatórios potencialmente adversos.

Ao instituir imposto de exportação de 12% sobre o petróleo bruto e de 50% sobre a exportação de óleo diesel, criando uma intervenção tributária de grande magnitude em um setor altamente integrado ao mercado internacional. A medida reduz a competitividade do petróleo brasileiro no comércio exterior e gera insegurança regulatória em um segmento intensivo em capital e planejamento de longo prazo.

Além disso, a tributação sobre as exportações afeta diretamente a base de cálculo das Participações Especiais, previstas na Lei nº 9.478/1997. Como esse tributo é dedutível da receita utilizada para o cálculo dessas participações, sua incidência pode reduzir os



repasse destinados a estados e municípios produtores em valores entre R\$ 1,5 bilhão e R\$ 3 bilhões ao ano, sem qualquer mecanismo de compensação aos entes subnacionais. Na prática, portanto, os dispositivos produzem uma transferência indireta de receitas de estados e municípios para a União, uma vez que o imposto de exportação constitui receita exclusiva federal, enquanto a redução das participações especiais impacta negativamente as receitas compartilhadas no âmbito federativo.

Há também preocupações quanto à segurança jurídica da medida, considerando precedentes recentes de judicialização relacionados à utilização do imposto de exportação sobre petróleo. A reincidência dessa estratégia tributária reforça a percepção de instabilidade regulatória no setor e pode comprometer a previsibilidade necessária para decisões de investimento de longo prazo.

Por fim, cabe destacar que os dispositivos ora suprimidos não garantem redução efetiva do preço final do diesel ao consumidor, pois não existe mecanismo legal que assegure o repasse integral das medidas ao longo da cadeia de comercialização. Dessa forma, o setor produtivo passa a suportar um aumento de carga tributária com impacto certo, enquanto o benefício esperado para o consumidor permanece incerto.

Diante desses fatores, entende-se que a supressão dos arts. 10, 11 e 12 é necessária para preservar a coerência econômica e institucional da proposta.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 10 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 10.**

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica ao petróleo bruto extraído de:

I - campo em produção localizado no pós-sal e grau API inferior a 22, de acordo com as classificações adotadas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP;

II - campos maduros ou campos e acumulações marginais, assim definidos ou enquadrados de acordo com a regulamentação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP;

III - campo cujo desenvolvimento da produção dependa da interligação a instalação de produção já existente, inclusive via tie-back, desde que prevista em Plano de Desenvolvimento aprovado pela ANP;

IV - campo em fase de desenvolvimento, com Plano de Desenvolvimento aprovado pela ANP, que esteja executando as etapas necessárias à implantação da produção, até o efetivo início da operação.”



* CD 267129909600 *
ExEdit

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo excluir da incidência do imposto de exportação sobre petróleo bruto, previsto no art. 10 da Medida Provisória nº 1.340/2026, as exportações originadas de campos marginais e/ou acumulações marginais, campos maduros, campos desenvolvidos com tie-back, campos em fase de desenvolvimento, além dos petróleos brutos de grau API inferior a 22º. A medida é necessária para preservar a viabilidade econômica dessas categorias de campos, evitar a destruição de investimentos já realizados e garantir a segurança energética e a continuidade da produção nacional.

O imposto de exportação incide sobre o valor total das exportações, independentemente da margem econômica de cada campo produtor. Essa neutralidade aparente é, na prática, profundamente injusta: um campo de grande produção e baixo custo unitário consegue absorver a carga adicional sem comprometer sua viabilidade; um campo maduro ou marginal, com declínio de produção e custos operacionais crescentes, pode ser inviabilizado pela mesma alíquota.

A constituição do portfólio produtivo brasileiro não é homogênea. Ao lado dos grandes campos do pré-sal, com produção em larga escala e custos unitários reduzidos, coexistem centenas de campos maduros e marginais, distribuídos por diversas bacias sedimentares. Esses campos respondem por parcela relevante do emprego direto e indireto no setor e são responsáveis por royalties e participações especiais que financiam municípios produtores, por vezes de forma preponderante.

A ANP dispõe de metodologia própria para classificar campos, acumulações, ambientes de operação, características de formações geológicas, dentre outras características físico-químicas



(como o grau API) que podem influenciar na capacidade de um projeto ser robusto para enfrentar determinados cenários macroeconômicos voláteis ou intrinsecamente desafiadores do ponto de vista de um mercado internacional cada vez mais competitivo.

A incidência do imposto de exportação sobre a produção em campos maduros, marginais e outros que dependem de infraestrutura instalada para seu desenvolvimento, como tie-backs entre campos maduros e marginais, comprometerá diretamente a equação econômica desses campos, acelerando o processo de abandono antes do esgotamento técnico das reservas. Tal resultado seria contrário à política nacional de maximização do aproveitamento das reservas e reduziria a receita de royalties dos municípios e estados afetados.

Nesse mesmo sentido, petróleos pesados, de grau API inferior a 22, tendem a ter descontos na comercialização muito mais significativos, considerando o diferencial de qualidade para o preço do petróleo de referência internacional (o Brent), cotado com base em um grau API de 37,5. Com o advento recente da expansão no mercado para o petróleo cru produzido na Venezuela, a comercialização de petróleos produzidos nas bacias petrolíferas brasileiras com grau API inferior a 22 tem se tornado cada vez mais difícil. Nesse sentido, o preço de viabilidade econômica começa a ser pressionado pelas condições de comercialização desses petróleos e, com o imposto de exportação proposto nessa MP, por sua vez, arriscaria a própria viabilidade econômica da produção de campos com essa característica de petróleo.

Por fim, os campos em fase de desenvolvimento são aqueles que já tiveram suas reservas delimitadas e tiveram o Plano de Desenvolvimento aprovado pela ANP, mas que ainda não iniciaram efetivamente a produção comercial. Nessa fase, o operador realiza



vultosos investimentos em infraestrutura, sondas, dutos e instalações de produção, sem gerar receita compatível com esses aportes.

A incidência do imposto de exportação sobre eventuais exportações realizadas nessa fase, geralmente de caráter testável ou decorrentes de antecipação da produção, penalizaria projetos que ainda se encontram em fase de consolidação e criaria um incentivo perverso ao adiamento do início das operações. A delimitação temporal da exclusão ao período de desenvolvimento, encerrando-se com o efetivo início da operação, garante que o benefício seja estritamente proporcional à situação transitória que o justifica.

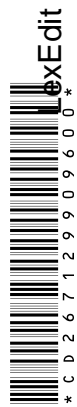
A exclusão proposta é coerente com os objetivos da política energética nacional, que busca o máximo aproveitamento das reservas petrolíferas do país, e com o estímulo à diversificação da base produtora, incluindo operadores de menor porte e campos situados em regiões que não se beneficiam do mesmo potencial do pré-sal. A antecipação do abandono de campos maduros e marginais, além de desperdiçar reservas tecnicamente recuperáveis, reduz permanentemente a arrecadação de royalties e participações especiais de estados e municípios produtores, agravando o impacto federativo negativo já apontado em relação ao art. 10 da MP.

Essa condição se agrava especialmente com relação à produção que dependa dos tie-back entre campos maduros ou entre esses e campos ou acumulações marginais, criando um efeito cascata de inviabilização econômica, com risco de abandono simultâneo de múltiplos ativos integrados. Trata-se, portanto, de tema que ultrapassa a esfera individual de cada campo e alcança a preservação de sistemas produtivos inteiros.



Por essas razões, propõe-se a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 1º, aos §§ 1º e 2º do art. 1º, ao inciso II do § 2º do art. 1º e aos arts. 6º e 8º; e acrescentem-se §§ 4º e 5º ao art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 1º** Fica autorizada a concessão, pela União, de subvenção econômica à comercialização de óleo *diesel* de uso rodoviário no território nacional e de querosene de aviação – QAV destinado à operação de voos regionais, sob a forma de equalização de parte dos custos a que estão sujeitos os produtores e os importadores desses combustíveis, no valor de R\$ 0,32 (trinta e dois centavos de real) por litro, a partir de 12 de março de 2026, limitado a 31 de dezembro de 2026 e observado o disposto no art. 2º.

§ 1º Os produtores de óleo *diesel* e de querosene de aviação – QAV de que trata o *caput* são os agentes econômicos autorizados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP ao exercício da atividade regulada de produção de derivados de petróleo.

§ 2º Os importadores de óleo *diesel* e de querosene de aviação – QAV de que trata o *caput* são os agentes econômicos autorizados pela ANP ao exercício das atividades reguladas de:

.....
II – distribuição de combustíveis líquidos, restrita às operações de importação de óleo *diesel* de uso rodoviário ou de querosene de aviação – QAV, inclusive na modalidade por conta e ordem, na forma permitida pela regulação da ANP.
.....

§ 4º Para fins do disposto neste artigo, considera-se aviação regional aquela realizada entre aeroportos localizados em municípios com população



CD266664745400
ExEdit

inferior a 1.000.000 (um milhão) de habitantes ou classificados como aeroportos regionais pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

§ 5º A subvenção econômica aplicável ao querosene de aviação – QAV será condicionada à operação de rotas regionais regulares, observados os critérios definidos em regulamento.”

“Art. 6º O valor da subvenção econômica será pago aos produtores e importadores de óleo *diesel* e de querosene de aviação – QAV habilitados, desde que o seu preço de comercialização do óleo *diesel* seja inferior ou igual ao preço de referência, nos termos do disposto neste Capítulo.

.....”

“Art. 8º A verificação de conformidade da subvenção econômica considerará como lastro de validação as informações de comercialização de óleo *diesel* de uso rodoviário e de querosene de aviação – QAV destinado à aviação regional, provenientes das notas fiscais eletrônicas dos referidos agentes econômicos, sem prejuízo de outros requisitos estabelecidos em regulamento.

.....”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo manter integralmente a subvenção econômica destinada ao óleo diesel prevista na Medida Provisória nº 1.340, de 2026, e ampliar seu alcance para incluir o querosene de aviação (QAV) utilizado em voos regionais.

A Medida Provisória foi editada em razão da elevação dos preços internacionais do petróleo decorrente de tensões e conflitos geopolíticos, cenário que vem pressionando o custo dos combustíveis e impactando diretamente o setor de transportes.

Ao anunciar as medidas, o Governo Federal destacou que a iniciativa busca evitar que os efeitos da guerra e da volatilidade internacional do petróleo



sejam repassados ao bolso da população, especialmente por meio do aumento dos custos logísticos.

Nesse contexto, embora o diesel seja fundamental para o transporte rodoviário de cargas e passageiros, a aviação regional também sofre impacto direto da elevação do preço do petróleo, uma vez que o querosene de aviação representa parcela significativa do custo operacional das companhias aéreas.

Sem medidas de mitigação, o aumento do custo do combustível pode levar à redução da oferta de voos regionais, ao cancelamento de rotas e ao aumento do preço das passagens, prejudicando a conectividade aérea de municípios afastados dos grandes centros.

A inclusão do QAV no escopo da subvenção econômica permitirá preservar a malha aérea regional, estimular a integração nacional e garantir maior mobilidade à população, especialmente em regiões onde o transporte aéreo desempenha papel estratégico para o desenvolvimento econômico e social.

Dessa forma, a presente emenda amplia a efetividade da Medida Provisória, assegurando tratamento equilibrado entre diferentes modais de transporte diante do atual cenário internacional de elevação dos preços dos combustíveis.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Thiago Flores
(REPUBLICANOS - RO)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Jorge Seif

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Suprimam-se os arts. 10 a 12 da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover a supressão de dispositivos da Medida Provisória nº 1.340, de 2026, notadamente aqueles que instituem a incidência de imposto de exportação sobre o petróleo bruto, por se revelarem inadequados sob os pontos de vista econômico, jurídico e regulatório.

A Medida Provisória, conforme exposto em sua Exposição de Motivos, pretende configurar resposta emergencial ao recente choque de preços no mercado internacional de petróleo, com o intuito de mitigar impactos sobre o diesel, mediante a combinação de instrumentos como a subvenção ao consumo interno, a tributação das exportações de petróleo e derivados e a redução das alíquotas de PIS/COFINS sobre o diesel, promovida pelo Decreto nº 12.875, de 2026.

Não obstante a intenção declarada, verifica-se que o diagnóstico apresentado carece de maior precisão quanto à natureza e à dinâmica da volatilidade internacional dos preços do petróleo, bem como quanto à efetividade dos mecanismos propostos para sua mitigação. Em particular, a instituição de imposto de exportação sobre o petróleo bruto revela-se medida disfuncional, por introduzir distorções relevantes no ambiente econômico e regulatório do setor.

O arcabouço fiscal aplicável à indústria de óleo e gás no Brasil já contempla mecanismos eficientes de captura das rendas extraordinárias decorrentes da elevação dos preços internacionais, por meio de instrumentos



como royalties, participações especiais e regimes contratuais que se ajustam automaticamente à rentabilidade dos projetos e à variação do preço de referência (Brent). A criação de imposto de exportação, nesse contexto, resulta em sobreposição tributária, com baixa eficiência arrecadatória e elevado potencial de distorção alocativa.

Ademais, a medida compromete a segurança jurídica ao alterar, de forma abrupta e unilateral, as premissas econômicas que fundamentam contratos de longo prazo no setor, afetando negativamente a previsibilidade regulatória. Tal cenário tende a reduzir a confiança dos investidores e a comprometer a atratividade do Brasil como destino de investimentos no segmento energético, com reflexos diretos sobre a expansão da produção, a geração de empregos e a arrecadação futura.

Importa destacar que, ainda que se admita a adoção de medidas excepcionais em contextos de crise, estas devem observar critérios estritos de temporariedade, proporcionalidade e adequação. No caso em análise, a ausência de delimitação clara de vigência reforça a inadequação da medida, razão pela qual sua supressão se impõe como alternativa mais compatível com a preservação da estabilidade regulatória.

Diante do exposto, a supressão dos dispositivos ora indicados mostra-se necessária para resguardar a racionalidade do sistema tributário, evitar a introdução de distorções no setor de petróleo e gás natural e assegurar a manutenção de um ambiente de negócios estável, previsível e competitivo.

Por essas razões, solicitamos o apoio dos nobres Parlamentares e do Relator para o acolhimento da presente emenda.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Senador Jorge Seif
(PL - SC)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Jorge Seif

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao art. 10 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 10.** Fica estabelecida, até 10 de julho de 2026, a alíquota de 12% (doze por cento) do imposto sobre a exportação de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, classificados no código 2709 da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM, incidente sobre o valor total das exportações.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo alterar a redação do art. 10 da Medida Provisória nº 1.340, de 2026, definindo um prazo de incidência do imposto de exportação sobre o petróleo bruto.

A Medida Provisória pretende ser, conforme sua Exposição de Motivos, uma resposta emergencial ao recente choque de preços no mercado internacional de petróleo, visando mitigar impactos sobre o diesel por meio de um conjunto coordenado de instrumentos: subvenção ao consumo interno dos combustíveis, tributação das exportações de petróleo e diesel. Adicionalmente através do Decreto 12.875 de 2026, foram reduzidas as alíquotas do PIS/COFINS sobre o diesel.

Além da imprecisão quanto ao diagnóstico da volatilidade internacional e seus efeitos econômicos, a solução adotada também se mostra incorreta — em especial a instituição de imposto de exportação sobre o petróleo — revela-se inadequada sob os prismas, econômico, jurídico e regulatório.



O regime fiscal brasileiro para o setor de óleo e gás já prevê a captura de flutuações de mercado através de instrumentos que se ajustam automaticamente à rentabilidade do projeto e à variação do preço do Brent. A introdução de um imposto de exportação cria uma sobreposição tributária ineficiente.

Este imposto compromete a segurança jurídica, alterando as premissas econômicas dos contratos de longo prazo e impactando negativamente a confiança dos investidores, reduzindo a atratividade do Brasil como destino de investimentos no setor energético.

O Art. 10 deve ser compreendido sob o caráter de excepcionalidade e temporalidade, restrito exclusivamente ao período de 4 meses (a exemplo da MP 1363/2023). O caráter provisório visa atenuar o impacto sobre a competitividade das operadoras para que o setor absorva o impacto emergencial sem que afaste o investimento em novos projetos.

Por essas razões, pedimos o apoio dos nobres colegas parlamentares e do Relator, com o acolhimento da presente emenda, para a modificação do referido dispositivo como medida necessária para preservar a racionalidade do sistema tributário, a segurança jurídica e a competitividade do setor de petróleo e gás natural no Brasil.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Senador Jorge Seif
(PL - SC)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 13-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** Lei Complementar nº 214, de 16 de janeiro de 2025 A Lei Complementar nº 214, de 16 de janeiro de 2023, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 13.**
I – gasolina e suas correntes e etanol hidratado combustível.

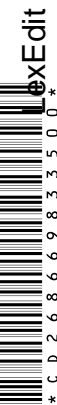
Parágrafo único. O disposto no inciso I do caput, no que se refere ao etanol hidratado combustível, aplica-se às operações realizadas por produtores, importadores e formuladores desse biocombustível, em conformidade com as normas estabelecidas pela ANP.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa incluir o **etanol hidratado combustível (EHC)** na sistemática de incidência monofásica do IBS, CBS e ICMS, alinhando o tratamento tributário de todos os combustíveis automotivos e combatendo de forma abrangente as irregularidades no mercado de combustíveis.

Embora o etanol hidratado já esteja submetido à tributação monofásica de PIS/Cofins desde maio de 2025, conforme LC nº 214/2024, a



postergação da monofasia do ICMS/IBS para 2033 mantém o combustível vulnerável a práticas irregulares decorrentes das diferenças de alíquotas estaduais.

****Situação Atual e Problema a ser enfrentado****

O etanol hidratado combustível é alvo frequente de irregularidades e descaminho devido às diferenças de alíquotas tributárias entre os estados. Estudos demonstram que cerca de 16,4% do volume de vendas de combustíveis ao mercado interno é considerado irregular, correspondendo a 22 milhões de m³ e potencial perda de arrecadação de R\$ 19 bilhões.

A manutenção do regime bifásico de ICMS para o etanol hidratado perpetua:

1. Concorrência desleal e mercado irregular
2. Dificuldades de fiscalização ao longo da cadeia de distribuição
3. Fraudes tributárias e perda de arrecadação
4. Insegurança jurídica e complexidade operacional
5. Desvantagem competitiva frente aos combustíveis fósseis já na monofasia

****Fundamentação da Inclusão Imediata****

O etanol hidratado é substituto direto da gasolina C e representa componente estratégico da matriz energética brasileira, com papel fundamental na descarbonização do transporte. A inclusão imediata na monofasia:



1. ****Equaliza o tratamento tributário**** com gasolina e diesel, eliminando distorções competitivas
2. ****Combate a sonegação e o mercado irregular****, protegendo produtores e distribuidores que atuam regularmente
3. ****Simplifica a fiscalização****, concentrando o recolhimento no produtor/importador
4. ****Antecipa benefícios da reforma tributária****, sem prejuízo ao cronograma de transição
5. ****Fortalece a competitividade do biocombustível****, alinhando-se aos objetivos constitucionais de proteção ambiental

A medida conta com amplo apoio do setor sucroenergético e de entidades como Instituto Combustível Legal (ICL) e União da Indústria de Cana-de-Açúcar (UNICA), que já negociam com estados a aceleração dessa mudança.

A inclusão do etanol hidratado na monofasia não representa renúncia fiscal, mas sim reorganização da forma de arrecadação com potencial de aumento de receita pela redução da informalidade.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)
deputado federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 10 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 10.**

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica ao petróleo bruto extraído de:

I – campo em produção localizado no pós-sal e grau API inferior a 22, de acordo com as classificações adotadas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP;

II – campos maduros ou campos e acumulações marginais, assim definidos ou enquadrados de acordo com a regulamentação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP;

III – campo cujo desenvolvimento da produção dependa da interligação a instalação de produção já existente, inclusive via tie-back, desde que prevista em Plano de Desenvolvimento aprovado pela ANP;

IV – campo em fase de desenvolvimento, com Plano de Desenvolvimento aprovado pela ANP, que esteja executando as etapas necessárias à implantação da produção, até o efetivo início da operação.”



JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo excluir da incidência do imposto de exportação sobre petróleo bruto, previsto no art. 10 da Medida Provisória nº 1.340/2026, as exportações originadas de campos marginais e/ou acumulações marginais, campos maduros, campos desenvolvidos com tie-back, campos em fase de desenvolvimento, além dos petróleos brutos de grau API inferior a 22º. A medida é necessária para preservar a viabilidade econômica dessas categorias de campos, evitar a destruição de investimentos já realizados e garantir a segurança energética e a continuidade da produção nacional.

O imposto de exportação incide sobre o valor total das exportações, independentemente da margem econômica de cada campo produtor. Essa neutralidade aparente é, na prática, profundamente injusta: um campo de grande produção e baixo custo unitário consegue absorver a carga adicional sem comprometer sua viabilidade; um campo maduro ou marginal, com declínio de produção e custos operacionais crescentes, pode ser inviabilizado pela mesma alíquota.

A constituição do portfólio produtivo brasileiro não é homogênea. Ao lado dos grandes campos do pré-sal, com produção em larga escala e custos unitários reduzidos, coexistem centenas de campos maduros e marginais, distribuídos por diversas bacias sedimentares. Esses campos respondem por parcela relevante do emprego direto e indireto no setor e são responsáveis por royalties e participações especiais que financiam municípios produtores, por vezes de forma preponderante.

A ANP dispõe de metodologia própria para classificar campos, acumulações, ambientes de operação, características de formações geológicas, dentre outras características físico-químicas



(como o grau API) que podem influenciar na capacidade de um projeto ser robusto para enfrentar determinados cenários macroeconômicos voláteis ou intrinsecamente desafiadores do ponto de vista de um mercado internacional cada vez mais competitivo.

A incidência do imposto de exportação sobre a produção em campos maduros, marginais e outros que dependem de infraestrutura instalada para seu desenvolvimento, como tie-backs entre campos maduros e marginais, comprometerá diretamente a equação econômica desses campos, acelerando o processo de abandono antes do esgotamento técnico das reservas. Tal resultado seria contrário à política nacional de maximização do aproveitamento das reservas e reduziria a receita de royalties dos municípios e estados afetados.

Nesse mesmo sentido, petróleos pesados, de grau API inferior a 22, tendem a ter descontos na comercialização muito mais significativos, considerando o diferencial de qualidade para o preço do petróleo de referência internacional (o Brent), cotado com base em um grau API de 37,5. Com o advento recente da expansão no mercado para o petróleo cru produzido na Venezuela, a comercialização de petróleos produzidos nas bacias petrolíferas brasileiras com grau API inferior a 22 tem se tornado cada vez mais difícil. Nesse sentido, o preço de viabilidade econômica começa a ser pressionado pelas condições de comercialização desses petróleos e, com o imposto de exportação proposto nessa MP, por sua vez, arriscaria a própria viabilidade econômica da produção de campos com essa característica de petróleo.

Por fim, os campos em fase de desenvolvimento são aqueles que já tiveram suas reservas delimitadas e tiveram o Plano de Desenvolvimento aprovado pela ANP, mas que ainda não iniciaram efetivamente a produção comercial. Nessa fase, o operador realiza



vultosos investimentos em infraestrutura, sondas, dutos e instalações de produção, sem gerar receita compatível com esses aportes.

A incidência do imposto de exportação sobre eventuais exportações realizadas nessa fase, geralmente de caráter testável ou decorrentes de antecipação da produção, penalizaria projetos que ainda se encontram em fase de consolidação e criaria um incentivo perverso ao adiamento do início das operações. A delimitação temporal da exclusão ao período de desenvolvimento, encerrando-se com o efetivo início da operação, garante que o benefício seja estritamente proporcional à situação transitória que o justifica.

A exclusão proposta é coerente com os objetivos da política energética nacional, que busca o máximo aproveitamento das reservas petrolíferas do país, e com o estímulo à diversificação da base produtora, incluindo operadores de menor porte e campos situados em regiões que não se beneficiam do mesmo potencial do pré-sal. A antecipação do abandono de campos maduros e marginais, além de desperdiçar reservas tecnicamente recuperáveis, reduz permanentemente a arrecadação de royalties e participações especiais de estados e municípios produtores, agravando o impacto federativo negativo já apontado em relação ao art. 10 da MP.

Essa condição se agrava especialmente com relação à produção que dependa dos tie-back entre campos maduros ou entre esses e campos ou acumulações marginais, criando um efeito cascata de inviabilização econômica, com risco de abandono simultâneo de múltiplos ativos integrados. Trata-se, portanto, de tema que ultrapassa a esfera individual de cada campo e alcança a preservação de sistemas produtivos inteiros.



Por essas razões, propõe-se a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao art. 10 da Medida Provisória a seguinte redação:

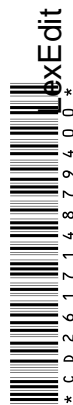
“**Art. 10.** Fica estabelecida a alíquota de 5% (cinco por cento) do imposto sobre a exportação de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, classificados no código 2709 da Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM, incidente sobre o valor total das exportações.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo adequar a alíquota do imposto de exportação incidente sobre o petróleo bruto, reduzindo-a de 12% para 5%, de modo a preservar os objetivos da Medida Provisória sem gerar efeitos econômicos adversos ao setor de petróleo e gás natural.

A alíquota de 12% proposta no texto original representa uma elevação abrupta da tributação sobre as exportações de petróleo, com potencial de comprometer a competitividade do produto brasileiro no mercado internacional e afetar decisões de investimento em um setor caracterizado por elevados custos e planejamento de longo prazo.

Além disso, a incidência do imposto de exportação reduz a base de cálculo das Participações Especiais, o que tende a diminuir os repasses destinados a estados e municípios produtores, resultando



em perdas significativas para entes subnacionais que dependem das rendas petrolíferas para financiar políticas públicas.

Assim, a redução da alíquota para 5% pretende mitigar os impactos negativos sobre a competitividade do setor e sobre a arrecadação de estados e municípios, ao mesmo tempo em que mantém um instrumento de política econômica compatível com o objetivo emergencial da medida provisória. Dessa forma, a alteração proposta contribui para equilibrar a necessidade de resposta conjuntural à alta dos combustíveis com a preservação da segurança regulatória e da atratividade do setor petrolífero brasileiro.

Por essas razões, propõe-se a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 10 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 10.

Parágrafo único. A alíquota fixada no caput deste artigo vigorará até o dia 10 de julho de 2026.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo estabelecer prazo de vigência para a alíquota do imposto de exportação prevista no art. 10, de modo a assegurar o caráter temporário e excepcional da medida.

A Medida Provisória nº 1.340/2026 foi editada em contexto de elevação conjuntural dos preços internacionais do petróleo e de pressões sobre o mercado de combustíveis, circunstância que motivou a adoção de medidas emergenciais voltadas à mitigação de impactos sobre o preço do diesel no mercado interno.

Nesse contexto, a instituição de imposto de exportação sobre o petróleo deve ser tratada como instrumento transitório de política econômica, vinculado à situação específica que motivou a edição da medida provisória. A ausência de prazo expresse para sua vigência pode gerar insegurança regulatória e imprevisibilidade para



CD262676316900
ExEdit

o setor de petróleo e gás natural, cuja dinâmica de investimentos se baseia em planejamento de longo prazo.

Ao estabelecer que a alíquota vigorará até 10 de julho de 2026, prazo equivalente a aproximadamente 120 dias, preserva-se o objetivo emergencial da medida, ao mesmo tempo em que se evita a permanência de um tributo de natureza extraordinária sem a devida reavaliação de sua necessidade.

Dessa forma, a proposta contribui para assegurar maior previsibilidade regulatória, proporcionalidade e coerência com o caráter temporário das medidas adotadas, razão pela qual se propõe a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 12 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

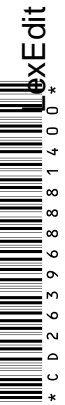
“Art. 12.

Parágrafo único. O imposto de que trata o caput do art. 12 não incidirá sobre diesel marítimo utilizado no abastecimento de embarcações de longo curso.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo evitar a incidência do imposto sobre o diesel marítimo destinado ao abastecimento de embarcações de longo curso, preservando a competitividade logística e portuária do país.

O combustível utilizado no abastecimento de embarcações que operam no transporte marítimo internacional integra uma cadeia logística altamente competitiva, na qual diferenças tributárias podem influenciar diretamente a escolha do porto de abastecimento pelas embarcações. A incidência do imposto nesses casos tende a deslocar o abastecimento para portos estrangeiros, com prejuízos para a atividade portuária e para a arrecadação associada às operações realizadas em território nacional.



* CD 263968881400 *
ExEdit

Além disso, o diesel marítimo destinado ao transporte de longo curso está diretamente relacionado ao fluxo de comércio exterior brasileiro, que depende de condições logísticas eficientes e competitivas para viabilizar a exportação e a importação de mercadorias.

Dessa forma, a exclusão proposta busca evitar distorções econômicas e preservar a competitividade dos portos brasileiros, garantindo que a medida não produza efeitos adversos sobre o comércio exterior e sobre as atividades logísticas associadas ao transporte marítimo internacional.

Por essas razões, propõe-se a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Suprimam-se os arts. 10 a 12 da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1340/2026 foi editada com o objetivo declarado de mitigar os efeitos da elevação dos preços do diesel no mercado interno, por meio da concessão de subvenção econômica e da redução de tributos incidentes sobre o combustível. Entretanto, os arts. 10, 11 e 12 introduzem medidas que se afastam desse objetivo e produzem efeitos econômicos, federativos e regulatórios potencialmente adversos.

Ao instituir imposto de exportação de 12% sobre o petróleo bruto e de 50% sobre a exportação de óleo diesel, criando uma intervenção tributária de grande magnitude em um setor altamente integrado ao mercado internacional. A medida reduz a competitividade do petróleo brasileiro no comércio exterior e gera insegurança regulatória em um segmento intensivo em capital e planejamento de longo prazo.

Além disso, a tributação sobre as exportações afeta diretamente a base de cálculo das Participações Especiais, previstas na Lei nº 9.478/1997. Como esse tributo é dedutível da receita utilizada para o cálculo dessas participações, sua incidência pode reduzir os



repasses destinados a estados e municípios produtores em valores entre R\$ 1,5 bilhão e R\$ 3 bilhões ao ano, sem qualquer mecanismo de compensação aos entes subnacionais. Na prática, portanto, os dispositivos produzem uma transferência indireta de receitas de estados e municípios para a União, uma vez que o imposto de exportação constitui receita exclusiva federal, enquanto a redução das participações especiais impacta negativamente as receitas compartilhadas no âmbito federativo.

Há também preocupações quanto à segurança jurídica da medida, considerando precedentes recentes de judicialização relacionados à utilização do imposto de exportação sobre petróleo. A reincidência dessa estratégia tributária reforça a percepção de instabilidade regulatória no setor e pode comprometer a previsibilidade necessária para decisões de investimento de longo prazo.

Por fim, cabe destacar que os dispositivos ora suprimidos não garantem redução efetiva do preço final do diesel ao consumidor, pois não existe mecanismo legal que assegure o repasse integral das medidas ao longo da cadeia de comercialização. Dessa forma, o setor produtivo passa a suportar um aumento de carga tributária com impacto certo, enquanto o benefício esperado para o consumidor permanece incerto.

Diante desses fatores, entende-se que a supressão dos arts. 10, 11 e 12 é necessária para preservar a coerência econômica e institucional da proposta.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao art. 10 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 10.** Fica estabelecida a alíquota de 3% (três por cento) do imposto sobre a exportação de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, classificados no código 2709 da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM, incidente sobre o valor total das exportações.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo adequar a alíquota do imposto de exportação incidente sobre o petróleo bruto, reduzindo-a de 12% para 3%, de modo a preservar os objetivos da Medida Provisória sem gerar efeitos econômicos adversos ao setor de petróleo e gás natural.

A alíquota de 12% proposta no texto original representa uma elevação abrupta da tributação sobre as exportações de petróleo, com potencial de comprometer a competitividade do produto brasileiro no mercado internacional e afetar decisões de investimento em um setor caracterizado por elevados custos e planejamento de longo prazo.

Além disso, a incidência do imposto de exportação reduz a base de cálculo das Participações Especiais, o que tende a diminuir os repasses destinados a estados e municípios produtores, resultando



em perdas significativas para entes subnacionais que dependem das rendas petrolíferas para financiar políticas públicas.

Assim, a redução da alíquota para 3% pretende mitigar os impactos negativos sobre a competitividade do setor e sobre a arrecadação de estados e municípios, ao mesmo tempo em que mantém um instrumento de política econômica compatível com o objetivo emergencial da medida provisória. Dessa forma, a alteração proposta contribui para equilibrar a necessidade de resposta conjuntural à alta dos combustíveis com a preservação da segurança regulatória e da atratividade do setor petrolífero brasileiro.

Por essas razões, propõe-se a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao *caput* do art. 1º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 1º** Fica autorizada a concessão, pela União, de subvenção econômica à comercialização de óleo *diesel* de uso rodoviário no território nacional, sob a forma de equalização de parte dos custos a que estão sujeitos os produtores e os importadores de óleo *diesel*, no valor de R\$ 0,32 (trinta e dois centavos de real) por litro, a partir de 12 de março de 2026, limitado a 10 de julho de 2026 e observado o disposto no art. 2º.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1340/2026 foi apresentada como uma medida emergencial e temporária, destinada a mitigar os efeitos imediatos da elevação dos preços internacionais do petróleo decorrente de tensões geopolíticas e seus impactos sobre o preço do diesel no mercado interno. Nesse contexto, a concessão de subvenção se justifica como instrumento excepcional de estabilização de preços.

Entretanto, a previsão de vigência até o final do ano amplia de forma excessiva o alcance da medida, convertendo um mecanismo emergencial em subsídio prolongado, com impacto fiscal relevante e potencial de distorção na formação de preços do mercado de combustíveis. Por isso, a presente emenda tem por objetivo adequar



o prazo de vigência da subvenção econômica prevista na Medida Provisória, reduzindo-o ao período de 120 dias.

Ao estabelecer o prazo até 10 de julho de 2026, preserva-se o caráter emergencial da política pública, garantindo ao mesmo tempo tempo suficiente para a mitigação dos efeitos conjunturais sobre o mercado, sem comprometer a previsibilidade e a responsabilidade fiscal.

Dessa forma, assegura-se a proporcionalidade, temporariedade e coerência com a natureza excepcional da medida, permitindo que o Congresso Nacional reavalie oportunamente a necessidade de manutenção de eventuais mecanismos de apoio.

Por essas razões, propõe-se a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 12 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 12.

Parágrafo único. O disposto no *caput* não se aplica ao óleo diesel destinado ao abastecimento de embarcações empregadas na navegação de longo curso, cabotagem e interior, ainda que realizado em território nacional.”

JUSTIFICAÇÃO

A referida Medida Provisória instituiu, entre outras medidas, a subvenção econômica ao óleo diesel de uso rodoviário; bem como a fixação de alíquota de 50% de imposto de exportação sobre o óleo diesel.

Assim sendo, conforme se extrai da Exposição de Motivos, trata-se de política pública voltada a mitigar impactos inflacionários; preservar o abastecimento interno; e regular o mercado doméstico de combustíveis.

A redação atual da Medida Provisória pode ensejar interpretações extensivas quanto à aplicação de seus efeitos ao diesel destinado a atividades não rodoviárias, em especial a utilização do óleo diesel nas embarcações empregadas na navegação de longo curso, cabotagem e apoio marítimo ou portuário e navegação interior.

Contudo, as referidas atividades transcendem o perímetro programático da política pública em questão, submetem-se a vetores e flutuações inerentes à dinâmica dos mercados internacionais; e, por conseguinte, não



repercutem na higidez do abastecimento rodoviário interno, sob a ótica dos critérios estabelecidos pela Medida Provisória.

Nesse sentido, imperativo se faz considerar que a incidência indireta da norma sobre o transporte aquaviário tende a desencadear uma sucessão de impactos transversais imprevistos, iniciando-se pela ascensão dos custos operacionais do combustível e pela elevação das tarifas de frete global. Tal cenário impacta diretamente a precificação de bens importados e gera uma pressão inflacionária inevitável na ponta do consumo, configurando um clássico efeito em cascata. Tal distorção compromete a eficácia da Medida Provisória, uma vez que a pretendida contenção de preços é neutralizada pela volatilidade exógena introduzida no sistema produtivo.

Com base em dados operacionais recentes do setor, estima-se que a aplicação indireta da medida possa gerar impacto da ordem de USD 850 por tonelada abastecida de combustível (50% sobre USD 1.700/t). Tal impacto tende a ser integralmente refletido na cadeia logística nacional e internacional.

Portanto, as atividades em questão situam-se além do perímetro programático da política pública, operando sob uma dinâmica internacional soberana e autônoma. **Em razão dessa natureza transfronteiriça, tais operações guardam absoluta neutralidade em relação ao abastecimento rodoviário interno, não incidindo sobre os critérios de controle ou suprimento estabelecidos pela Medida Provisória.**

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Paulo Alexandre Barbosa
(PSDB - SP)
4º Suplente da Mesa





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

“**Art. XX** A Lei nº 11.371, de 28 de novembro de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações.”

“**Art.** Fica reduzida a alíquota do imposto sobre a renda na fonte incidente nas operações de que trata o inciso V do caput do art. 1º da Lei nº 9.481, de 13 de agosto de 1997, na hipótese de pagamento, crédito, entrega, emprego ou remessa, por fonte situada no País, a pessoa jurídica domiciliada no exterior, a título de contraprestação de contrato de arrendamento mercantil de aeronave ou de motores destinados a aeronaves, celebrado por empresa de transporte aéreo regular, de passageiros ou cargas, não se aplicando o disposto no art. 1º da Lei nº 9.959, de 27 de janeiro de 2000, para:

I – 1% (um por cento), de 1º de janeiro de 2027 a 31 de dezembro de 2028; e

II – 0% (zero por cento), a partir de 1º de janeiro de 2029.’ (NR).”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo alterar o art. 16 da Lei nº 11.371, de 28 de novembro de 2006, para reduzir gradualmente a alíquota do Imposto sobre a Renda na Fonte (IRRF) incidente sobre remessas ao exterior a título de contraprestação de contratos de arrendamento mercantil de aeronaves e motores destinados a aeronaves, celebrados por empresas de transporte aéreo regular de passageiros ou cargas.



Historicamente, tais operações foram desoneradas, com aplicação de alíquota zero, mediante sucessivas medidas legislativas, como se verifica na Lei nº 11.945/2009, Lei nº 12.431/2011 e Lei nº 13.043/2014. Em 2019, por ocasião da Medida Provisória nº 907, não foi possível manter a alíquota zero, em razão das restrições impostas pela Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), que condicionava a prorrogação do benefício à redução mínima de 10% ao ano (§ 1º do art. 116 da LDO). Assim, adotou-se escalonamento até 2022, mas, na conversão da MP na Lei nº 14.002/2020, o dispositivo que previa alíquota zero foi vetado por violar o art. 113 do ADCT, o art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) e o art. 116 da LDO.

Posteriormente, a Lei nº 14.355, de 31 de maio de 2022, oriunda da conversão da Medida Provisória nº 1.094/2021, trouxe nova disciplina para a tributação do IRRF sobre arrendamento mercantil de aeronaves, estabelecendo alíquotas reduzidas e escalonadas até 2026. A exposição de motivos da MP nº 1.094/2021 destacou a relevância da medida para reduzir custos operacionais das companhias aéreas, estimular a competitividade, preservar empregos e mitigar os impactos da pandemia da Covid-19, além de ressaltar a necessidade de compatibilidade com as regras fiscais da LDO e da LRF. Essa experiência reforça a importância de manter um regime tributário favorável para o setor aéreo, garantindo condições para sua recuperação e expansão.

Com o retorno da alíquota a 15% após o término da vigência da Lei nº 14.355/2022, houve novamente aumento significativo do custo operacional das companhias aéreas, pressionando o preço das passagens e reduzindo a competitividade do setor, já fragilizado pelos impactos econômicos recentes. A elevação dos custos compromete a expansão da oferta de assentos, a renovação de frota e a recuperação do turismo, afetando diretamente o consumidor e a economia nacional.

A proposta de redução escalonada da alíquota do IRRF até atingir zero em 2029 busca corrigir essa distorção, garantindo condições para que as empresas aéreas retomem investimentos, ampliem a oferta e reduzam preços, estimulando o crescimento do setor e a geração de empregos.

Nos termos do art. 14 da Lei Complementar nº 101/2000 (LRF), a concessão ou ampliação de benefício tributário depende da apresentação de



estimativa do impacto orçamentário-financeiro para o exercício em que entrar em vigor e para os dois seguintes, bem como da comprovação de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita e não afetará as metas fiscais, ou da indicação de medidas compensatórias, por meio de aumento permanente de receita ou redução permanente de despesa. A presente emenda cumpre essas exigências, pois será acompanhada da estimativa de renúncia de receita para os exercícios de 2027 a 2029, e a compensação ocorrerá mediante revogação de benefícios fiscais setoriais e outras medidas de incremento de arrecadação, conforme previsto na LDO vigente. Além disso, a LDO para 2026 (LEI Nº 15.321/2025) reforça que qualquer renúncia deve observar as metas fiscais e apresentar compensação adequada, o que será atendido por esta proposta.

Do ponto de vista econômico e social, a medida contribui para a redução do custo operacional das companhias aéreas, o estímulo à competitividade e à recuperação do setor de turismo, além da geração de empregos e incremento da atividade econômica. Esses efeitos são fundamentais para consolidar a retomada do setor aéreo e do turismo nacional, garantindo maior acessibilidade ao transporte aéreo e fortalecendo a economia brasileira.

Por fim, destaca-se que a proposta observa o disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT), que exige a estimativa do impacto orçamentário-financeiro para proposições que impliquem renúncia de receita, e mantém compatibilidade com as metas fiscais estabelecidas na LDO, assegurando responsabilidade e equilíbrio nas contas públicas.

Pelo exposto, peço o apoio de meus nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Thiago Flores
(REPUBLICANOS - RO)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 13-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** As usinas de biocombustíveis e as que produzam combustíveis oriundos de fontes agrícolas renováveis poderão restituir administrativamente ou compensar com débitos de outros tributos administrados pela Receita Federal, nos termos dos arts. 73 e 74 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996, créditos acumulados das contribuições sociais PIS/PASEP e COFINS, apurados na forma do art. 3º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, do art. 3º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e do art. 8º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, independentemente de serem sujeitos ou não a ressarcimento ou restituição.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar às usinas de biocombustíveis e às produtoras de combustíveis oriundos de fontes agrícolas renováveis o pleno aproveitamento dos créditos acumulados de PIS/Pasep e Cofins, mediante restituição administrativa ou compensação com outros tributos federais.

A produção de biocombustíveis ocupa posição estratégica na matriz energética brasileira. Além de reduzir a dependência de combustíveis fósseis, contribui para a geração de emprego e renda no meio rural, fortalece o



agronegócio nacional e desempenha papel central na política de descarbonização prevista no RenovaBio.

Entretanto, em razão da estrutura tributária aplicável ao setor, especialmente no regime não cumulativo de PIS/Pasep e Cofins, grande parte das usinas acumula créditos tributários que acabam se transformando em custo financeiro permanente. Isso ocorre porque muitas operações de venda no mercado interno são realizadas com alíquotas reduzidas ou desoneradas, impedindo a plena utilização desses créditos. Na prática, o que deveria ser um mecanismo de neutralidade tributária converte-se em custo financeiro relevante, reduzindo a competitividade do setor e elevando o preço final dos biocombustíveis.

O problema torna-se ainda mais relevante no contexto da Medida Provisória nº 1.340/2026, que institui subvenção econômica à comercialização de óleo diesel de origem fóssil. A concessão de incentivos econômicos ao combustível fóssil, sem mecanismos que preservem a competitividade dos biocombustíveis que com ele concorrem diretamente, pode gerar distorções no mercado energético e comprometer os objetivos nacionais de transição energética.

Além disso, a Constituição Federal estabelece diretriz expressa de política pública nesse sentido. O art. 225, §1º, inciso VIII, incluído pela Emenda Constitucional nº 123/2022, determina que o Estado brasileiro deve manter regime fiscal favorecido para os biocombustíveis destinados ao consumo final, de forma a assegurar tributação inferior à incidente sobre combustíveis fósseis e garantir diferencial competitivo em relação a estes. A medida proposta nesta emenda contribui diretamente para a concretização desse mandamento constitucional, ao reduzir distorções tributárias que hoje penalizam a produção nacional de biocombustíveis.

Nesse contexto, permitir a restituição ou compensação dos créditos acumulados de PIS/Pasep e Cofins constitui medida essencial para restaurar a neutralidade tributária do regime não cumulativo, devolver liquidez às usinas e preservar o diferencial competitivo dos combustíveis renováveis em relação aos combustíveis fósseis.

Ademais, incentivar a produção e o consumo de biocombustíveis provenientes de fontes agrícolas renováveis contribui para a redução das emissões



de gases de efeito estufa, reforça os compromissos assumidos pelo Brasil no âmbito do Acordo de Paris e fortalece a segurança energética nacional.

Ao assegurar a aplicação plena dos mecanismos de compensação previstos nos arts. 73 e 74 da Lei nº 9.430/1996 e restabelecer a neutralidade tributária prometida pelas Leis nº 10.637/2002, nº 10.833/2003 e nº 10.925/2004, a presente emenda promove justiça fiscal, reduz distorções econômicas e fortalece o papel estratégico dos biocombustíveis na matriz energética brasileira.

Dessa forma, contamos com o apoio dos nobres pares para o acolhimento da presente emenda.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Arnaldo Jardim
(CIDADANIA - SP)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 13-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** A Lei nº 11.488, de 15 de junho de 2007, passará a vigorar com a seguinte alteração.

‘**Art. 2º** É beneficiária do Reidi a pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para implantação de obras de infraestrutura nos setores de transportes, portos, energia, saneamento básico, irrigação e biorrefino para produção de combustível sustentável de aviação.

.....
§ 4º Para os fins deste artigo, considera-se projeto de biorrefino de combustível sustentável de aviação o conjunto de instalações industriais e serviços destinados à produção de combustível sustentável de aviação a partir de biomassa, óleos vegetais, óleos e gorduras residuais ou outras matérias-primas de origem renovável, nos termos do Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação – ProBioQAV, instituído pela Lei nº 14.993, de 8 de outubro de 2024.” (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade explicitar que projetos de biorrefino destinados à produção de Combustível Sustentável de Aviação (SAF)



*C D 2 6 0 8 2 7 0 0 0 8 0 0 *
ExEdit

possam ser contemplados no âmbito do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi).

No contexto de adoção de medidas excepcionais voltadas à estabilização do mercado e à garantia do abastecimento nacional de combustíveis, é igualmente necessário estimular a expansão da oferta de combustíveis renováveis e de baixa intensidade de carbono.

Ao enfrentar distorções no mercado de combustíveis fósseis, o Estado não deve limitar-se a respostas conjunturais de curto prazo. É essencial, paralelamente, criar condições para o fortalecimento de alternativas energéticas sustentáveis, capazes de ampliar a resiliência do abastecimento, reduzir vulnerabilidades externas e incentivar novos investimentos produtivos no País.

O Brasil conta com ampla disponibilidade de matérias-primas renováveis, como biomassa, óleos vegetais e etanol, que constituem insumos fundamentais para a produção de combustíveis avançados de baixo carbono, entre os quais se destaca o Combustível Sustentável de Aviação. O País dispõe ainda de experiência reconhecida internacionalmente na produção de biocombustíveis e conta com capacidade industrial já instalada no setor energético.

Esse potencial já começa a se materializar em projetos concretos em estágio avançado de estruturação. Empreendimentos voltados à produção de SAF já se encontram habilitados no âmbito do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC), enquanto chamada pública conduzida pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) identificou um conjunto mais amplo de projetos capazes de mobilizar aproximadamente **R\$ 25 bilhões em investimentos industriais** no País.

Entretanto, um dos principais entraves ao desenvolvimento desses projetos no Brasil reside no elevado custo atualmente associado à sua implantação, fator que reduz a competitividade do País na atração desses investimentos. A inclusão de projetos de produção de SAF no âmbito do Reidi constitui, portanto, medida necessária para viabilizar a implementação desses empreendimentos e assegurar que investimentos estratégicos se concretizem no País.



Estima-se, em amostra inicial desses projetos, que sua não realização poderia implicar a perda de aproximadamente **9 mil empregos diretos e indiretos**, além de deixar de gerar cerca de **R\$ 13 bilhões em efeito renda sobre o Produto Interno Bruto (PIB)**, considerando multiplicador econômico de 1,3 vezes. Também haveria impactos negativos sobre a agricultura familiar, uma vez que diversos projetos preveem a utilização de matérias-primas oriundas desse segmento produtivo, bem como a recuperação de áreas degradadas. Nessa esfera, estima-se o potencial de geração de **mais de 80 mil empregos na agricultura familiar**.

Importa destacar que o impacto fiscal associado ao incentivo proposto é reduzido quando comparado à magnitude dos investimentos que podem ser mobilizados e aos benefícios econômicos, sociais e ambientais decorrentes da implantação desses projetos. Para viabilização da inserção dos projetos mais maduros de SAF do Brasil no REIDI, estima-se que a estimativa de renúncia seja de R\$ 1 bilhão de reais ao longo de 5 anos (necessários para a implantação do empreendimento), valor que não se compara ao retorno de recursos esperado pela sociedade identificado anteriormente (R\$ 13 bilhões).

Para além disso, também para fins de adequação da presente proposta à Lei de Responsabilidade Fiscal, importa registrar que a Lei Complementar nº 224/2025 promoveu a redução de benefícios tributários e gerou aumento de arrecadação superior ao estimado originalmente no orçamento federal (LOA 2026). Com base em dados da DIRBI, esse ganho arrecadatário é suficiente para compensação da renúncia necessária para inclusão dos projetos de SAF no REIDI.

Dessa forma, na medida em que restam atendidos critérios de pertinência, adequação orçamentária, legalidade e necessidade a medida proposta, requer-se aos nobres pares apoio à iniciativa proposta, para consolidar, sem quaisquer dúvidas, a liderança brasileira no mercado de combustíveis sustentáveis de aviação.

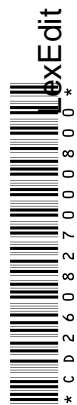


Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Arnaldo Jardim
(CIDADANIA - SP)
Deputado Federal



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260827000800>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Arnaldo Jardim





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 13-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** Fica vedada, até 31 de dezembro de 2026, a importação de biodiesel destinado ao atendimento da mistura obrigatória ao óleo diesel de origem fóssil comercializado no território nacional.

Parágrafo único. A vedação prevista no caput aplica-se ao biodiesel adquirido, comercializado ou utilizado com a finalidade de compor o percentual obrigatório de mistura estabelecido.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo resguardar a coerência da política energética nacional e proteger a cadeia produtiva brasileira de biodiesel, vedando, até 31 de dezembro de 2026, a importação de biodiesel destinado ao atendimento da mistura obrigatória ao óleo diesel fóssil comercializado no território nacional.

A mistura obrigatória de biodiesel não constitui mera operação comercial, mas instrumento estruturante de política pública voltado ao fortalecimento da produção nacional de biocombustíveis, à agregação de valor à agroindústria brasileira, à geração de emprego e renda no campo e à promoção da segurança energética e da descarbonização da matriz de transportes. Trata-se de mecanismo que impulsiona investimentos industriais, estimula o processamento



de oleaginosas, fortalece a cadeia de farelos e proteínas e amplia oportunidades para a agricultura familiar e para o desenvolvimento regional.

Nos últimos anos, o setor realizou investimentos relevantes no País com base em um ambiente regulatório orientado pela expansão progressiva da mistura obrigatória, especialmente a partir das diretrizes consolidadas pela Lei do Combustível do Futuro. Esse marco legal conferiu previsibilidade à política pública e sinalizou, de forma inequívoca, o compromisso do Estado brasileiro com o fortalecimento dos biocombustíveis como vetor de transição energética, industrialização e soberania nacional.

Permitir, nesse contexto, a importação de biodiesel para fins de cumprimento da mistura obrigatória, sobretudo em meio a medidas excepcionais de apoio ao diesel fóssil, geraria grave distorção concorrencial e esvaziaria os objetivos econômicos, sociais, energéticos e ambientais da política pública. Tal abertura comprometeria a confiança dos agentes econômicos, enfraqueceria os investimentos já realizados em território nacional, reduziria os efeitos positivos da cadeia sobre o campo e a indústria brasileira e introduziria instabilidade regulatória em um setor que depende, por natureza, de planejamento de longo prazo.

A vedação ora proposta, além de temporária e proporcional, preserva a finalidade pública da mistura obrigatória, assegura tratamento compatível com os investimentos já realizados no País e evita que uma medida emergencial voltada ao diesel fóssil produza, por via indireta, efeitos adversos sobre a indústria nacional de biodiesel.

Dessa forma, contamos com o apoio dos nobres pares para o acolhimento da presente emenda.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Arnaldo Jardim
(CIDADANIA - SP)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 13-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** O regulamento, a metodologia de definição do preço de referência e os atos de habilitação, apuração, verificação de conformidade e pagamento da subvenção econômica de que trata esta Medida Provisória observarão o disposto no inciso VIII do § 1º do art. 225 da Constituição Federal, de modo a preservar o diferencial competitivo dos biocombustíveis em relação aos combustíveis fósseis.

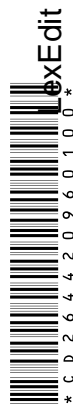
§ 1º É vedada a concessão, manutenção ou ampliação da subvenção em patamar, formato ou metodologia que reduza, neutralize ou esvazie, direta ou indiretamente, o diferencial competitivo assegurado constitucionalmente aos biocombustíveis.

§ 2º Verificado impacto adverso relevante sobre a competitividade dos biocombustíveis, o Poder Executivo deverá promover ajuste no valor da subvenção, na metodologia de cálculo ou adotar medida compensatória equivalente, sem prejuízo da continuidade do abastecimento nacional.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda aqui proposta visa aperfeiçoar a Medida Provisória, de modo a compatibilizar a concessão de subvenção econômica ao óleo diesel com o mandamento constitucional de preservação do diferencial competitivo dos biocombustíveis em relação aos combustíveis fósseis.



A medida provisória institui mecanismo emergencial voltado à contenção de preços e à proteção do abastecimento nacional. Entretanto, a ausência de salvaguarda expressa em favor dos biocombustíveis pode produzir efeito colateral indesejado, ao reduzir artificialmente a vantagem econômica relativa desses energéticos renováveis e, assim, comprometer diretriz fixada pela própria Constituição Federal.

A Constituição determina a adoção de regime fiscal favorecido para os biocombustíveis, com o objetivo de assegurar sua competitividade frente aos combustíveis fósseis. Trata-se de comando constitucional diretamente vinculado à promoção da transição energética, à redução de emissões, ao desenvolvimento sustentável e à valorização de uma matriz energética mais limpa. A presente emenda, portanto, não cria inovação desconectada do ordenamento jurídico, mas apenas explícita, no âmbito da medida provisória, a necessidade de observância de parâmetro já previsto no texto constitucional.

Ao estabelecer que a regulamentação, a metodologia de cálculo da subvenção e os atos de sua execução deverão preservar o diferencial competitivo dos biocombustíveis, a emenda confere segurança jurídica à política pública e evita que uma medida conjuntural de apoio ao diesel fóssil acabe esvaziando, ainda que indiretamente, uma diretriz estrutural da política energética nacional. Tal cautela é plenamente coerente com a Lei nº 14.993, de 8 de outubro de 2024 (Lei do Combustível do Futuro), reconhecida pelo próprio governo federal como marco da transição energética e da descarbonização dos transportes, com instrumentos voltados à expansão e ao fortalecimento dos biocombustíveis. Nesse contexto, qualquer medida que comprima artificialmente a competitividade desses energéticos renováveis, em benefício do combustível fóssil, representaria verdadeiro contrassenso em relação aos objetivos e à lógica normativa da própria Lei do Combustível do Futuro.

Se acatada, a emenda permitirá que eventual intervenção estatal no mercado de diesel ocorra de forma tecnicamente calibrada, sem neutralizar a competitividade do biodiesel e dos demais biocombustíveis. Com isso, evita-se a criação de distorções concorrenciais, impedindo que o incentivo temporário



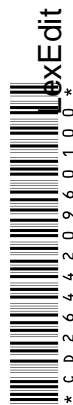
ao combustível fóssil gere desequilíbrios permanentes em prejuízo do setor de energia renovável.

A preservação desse diferencial competitivo é essencial para garantir previsibilidade regulatória, proteger investimentos já realizados na cadeia produtiva dos biocombustíveis, estimular inovação tecnológica, assegurar o cumprimento dos compromissos ambientais do País e manter coerência entre a política emergencial de preços e os objetivos estratégicos da transição energética brasileira.

Dessa forma, contamos com o apoio dos nobres pares para o acolhimento da presente emenda.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Arnaldo Jardim
(CIDADANIA - SP)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 13-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** Fica instituído crédito fiscal outorgado aos produtores de biodiesel autorizados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, incidente sobre a produção de biodiesel destinado à mistura obrigatória ao óleo diesel de origem fóssil comercializado no território nacional, limitado ao montante total de até R\$ 2.500.000.000,00 (dois bilhões e quinhentos milhões de reais) até 31 de dezembro de 2026.

§ 1º O crédito de que trata o caput terá por objetivo assegurar diferencial competitivo ao biodiesel em relação ao óleo diesel de origem fóssil, nos termos do inciso VIII do §1º do art. 225 da Constituição Federal.

§ 2º O crédito fiscal será apurado com base no volume de biodiesel comercializado e poderá ser utilizado para compensação com tributos federais administrados pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, na forma estabelecida em regulamento.

§ 3º Alternativamente à compensação prevista no §2º, o crédito poderá ser objeto de ressarcimento ou transferência, conforme disciplinado em ato do Poder Executivo.

§ 4º O Poder Executivo estabelecerá, em regulamento, a metodologia de cálculo do crédito fiscal, de modo a assegurar que a carga tributária efetiva incidente sobre o biodiesel seja inferior à aplicável ao óleo diesel de origem fóssil.

§ 5º O benefício de que trata este artigo observará critérios de sustentabilidade ambiental, rastreabilidade da matéria-prima e conformidade com as políticas nacionais de biocombustíveis.”



* C D 2 6 4 5 6 0 5 1 9 4 0 0 *

ExEdit

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar efetividade ao comando constitucional estabelecido no art. 225, §1º, inciso VIII, da Constituição Federal, introduzido pela Emenda Constitucional nº 123/2022, que determina a manutenção de regime fiscal favorecido para os biocombustíveis, de modo a garantir-lhes tributação inferior à incidente sobre combustíveis fósseis e diferencial competitivo em relação a estes.

A Medida Provisória nº 1.340/2026 institui subvenção econômica à comercialização de óleo diesel de uso rodoviário por produtores e importadores de combustível fóssil, com o objetivo de mitigar os efeitos da elevação de preços no mercado interno.

Entretanto, a concessão de subsídio público ao diesel fóssil, sem mecanismo equivalente de compensação para os biocombustíveis que com ele competem diretamente, produz efeito econômico incompatível com o mandamento constitucional de diferenciação tributária favorável aos combustíveis renováveis.

Nesse contexto, a instituição de crédito fiscal outorgado aos produtores de biodiesel constitui instrumento adequado para recompor o diferencial competitivo previsto na Constituição. A técnica legislativa é amplamente reconhecida no ordenamento brasileiro como mecanismo legítimo de política pública para equalização de cargas tributárias e estímulo a setores estratégicos.

Além de preservar a coerência do sistema constitucional, a medida contribui para: garantir previsibilidade regulatória à cadeia produtiva do biodiesel; evitar distorções competitivas geradas por subsídios ao combustível fóssil; fortalecer a política nacional de descarbonização do setor de transportes;



e assegurar segurança jurídica aos investimentos realizados no setor de biocombustíveis.

A adoção de crédito fiscal como mecanismo de equalização também permite calibragem regulatória pelo Poder Executivo, possibilitando ajustes periódicos na metodologia de cálculo para assegurar que o diferencial competitivo seja efetivamente mantido.

Dessa forma, a presente emenda promove a compatibilização da política emergencial de estabilização do mercado de combustíveis com os objetivos constitucionais de transição energética, sustentabilidade ambiental e promoção dos biocombustíveis.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Arnaldo Jardim
(CIDADANIA - SP)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 10 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

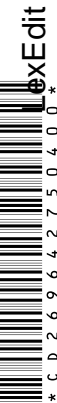
“Art. 10.

Parágrafo único. “§ O imposto de exportação de que trata este artigo não incidirá sobre as exportações de petróleo bruto provenientes de cada campo, pelo prazo de 5 (cinco) anos contado da data de início da produção comercial do respectivo campo”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade estabelecer hipótese de não incidência do imposto de exportação sobre o petróleo bruto produzido nos primeiros cinco anos após o início da produção comercial de cada campo, conforme data oficialmente registrada perante a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP. O objetivo é evitar que a tributação recaia sobre projetos em momento de maior vulnerabilidade econômica e ainda em fase de estabilização da produção.

O início da produção comercial marca o momento em que o campo passa a gerar volumes comercializáveis de petróleo, mas não representa, por si só, a maturidade operacional ou o equilíbrio econômico do empreendimento. Nos anos subsequentes a esse marco, os campos passam por um período de aumento gradual da produção (ramp up), durante o qual novos poços são perfurados, sistemas submarinos são instalados e as unidades de produção atingem seu regime pleno de operação. Trata-se de um período tecnicamente



* CD 269642750400 *
ExEdit

crítico, no qual ainda há instabilidade produtiva e necessidade contínua de investimentos.

Projetos de exploração e produção de petróleo, especialmente em águas profundas e ultraprofundas, são caracterizados por alta intensidade de capital, longos ciclos de maturação e significativa defasagem entre o investimento inicial e a geração de caixa. Antes de atingir o plateau de produção, fase em que há maior previsibilidade operacional e financeira, o empreendimento opera com receitas reduzidas em relação ao volume total de capital investido. Em muitos casos, a produção cresce de forma deliberadamente gradual para permitir testes de reservatório, otimização de engenharia e comissionamento progressivo da infraestrutura.

A incidência de imposto de exportação nesse período inicial pode gerar efeitos econômicos muito adversos, tais como:

I – diminuição da receita disponível para amortização dos investimentos iniciais, justamente no momento de maior exposição financeira do projeto;

II – elevação do risco econômico associado a novos desenvolvimentos, especialmente em ambientes de alta complexidade técnica e elevado custo, como águas profundas e ultraprofundas;

III – alteração das premissas econômicas consideradas nas decisões de investimento, tomadas anos antes do início da produção comercial;

IV – potencial redução da atratividade do país para novos investimentos em exploração e produção, em função de menor previsibilidade fiscal.

Cabe destacar que os projetos do setor de petróleo e gás são estruturados com horizonte de longo prazo, e suas decisões de capital baseiam-se nos regimes regulatórios e tributários vigentes à época da aprovação. Mudanças tributárias posteriores ao início da produção comprometem sobremaneira o



equilíbrio econômico-financeiro de empreendimentos cujos investimentos ocorreram muitos anos antes da geração de receitas.

Adicionalmente, a imposição de imposto de exportação não garante, por si só, a destinação da produção ao mercado interno, uma vez que essa decisão depende da capacidade de refino, logística, especificações de óleo e estrutura concorrencial do mercado. No caso brasileiro, a limitada capacidade adicional de refino e o elevado grau de concentração do setor fazem com que a exportação seja, para diversos campos, a única rota comercial disponível.

Diante desse contexto, a presente emenda busca preservar a segurança jurídica e econômica dos investimentos realizados, evitar impactos desproporcionais sobre projetos recém produzidos e contribuir para a manutenção de um ambiente de negócios estável, competitivo e compatível com a complexidade dos empreendimentos petrolíferos no Brasil.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Arnaldo Jardim
(CIDADANIA - SP)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 12 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 12.

Parágrafo único. O imposto de que trata o caput do art. 12 não incidirá sobre diesel marítimo utilizado no abastecimento de embarcações de longo curso.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo evitar a incidência do imposto sobre o diesel marítimo destinado ao abastecimento de embarcações de longo curso, preservando a competitividade logística e portuária do país.

O combustível utilizado no abastecimento de embarcações que operam no transporte marítimo internacional integra uma cadeia logística altamente competitiva, na qual diferenças tributárias podem influenciar diretamente a escolha do porto de abastecimento pelas embarcações. A incidência do imposto nesses casos tende a deslocar o abastecimento para portos estrangeiros, com prejuízos para a atividade portuária e para a arrecadação associada às operações realizadas em território nacional.



Além disso, o diesel marítimo destinado ao transporte de longo curso está diretamente relacionado ao fluxo de comércio exterior brasileiro, que depende de condições logísticas eficientes e competitivas para viabilizar a exportação e a importação de mercadorias.

Dessa forma, a exclusão proposta busca evitar distorções econômicas e preservar a competitividade dos portos brasileiros, garantindo que a medida não produza efeitos adversos sobre o comércio exterior e sobre as atividades logísticas associadas ao transporte marítimo internacional.

Por essas razões, propõe-se a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Suprimam-se os arts. 10 a 12 da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1340/2026 foi editada com o objetivo declarado de mitigar os efeitos da elevação dos preços do diesel no mercado interno, por meio da concessão de subvenção econômica e da redução de tributos incidentes sobre o combustível. Entretanto, os arts. 10, 11 e 12 introduzem medidas que se afastam desse objetivo e produzem efeitos econômicos, federativos e regulatórios potencialmente adversos.

Ao instituir imposto de exportação de 12% sobre o petróleo bruto e de 50% sobre a exportação de óleo diesel, criando uma intervenção tributária de grande magnitude em um setor altamente integrado ao mercado internacional. A medida reduz a competitividade do petróleo brasileiro no comércio exterior e gera insegurança regulatória em um segmento intensivo em capital e planejamento de longo prazo.

Além disso, a tributação sobre as exportações afeta diretamente a base de cálculo das Participações Especiais, previstas na Lei nº 9.478/1997. Como esse tributo é dedutível da receita utilizada para o cálculo dessas participações, sua incidência pode reduzir os



repasses destinados a estados e municípios produtores em valores entre R\$ 1,5 bilhão e R\$ 3 bilhões ao ano, sem qualquer mecanismo de compensação aos entes subnacionais. Na prática, portanto, os dispositivos produzem uma transferência indireta de receitas de estados e municípios para a União, uma vez que o imposto de exportação constitui receita exclusiva federal, enquanto a redução das participações especiais impacta negativamente as receitas compartilhadas no âmbito federativo.

Há também preocupações quanto à segurança jurídica da medida, considerando precedentes recentes de judicialização relacionados à utilização do imposto de exportação sobre petróleo. A reincidência dessa estratégia tributária reforça a percepção de instabilidade regulatória no setor e pode comprometer a previsibilidade necessária para decisões de investimento de longo prazo.

Por fim, cabe destacar que os dispositivos ora suprimidos não garantem redução efetiva do preço final do diesel ao consumidor, pois não existe mecanismo legal que assegure o repasse integral das medidas ao longo da cadeia de comercialização. Dessa forma, o setor produtivo passa a suportar um aumento de carga tributária com impacto certo, enquanto o benefício esperado para o consumidor permanece incerto.

Diante desses fatores, entende-se que a supressão dos arts. 10, 11 e 12 é necessária para preservar a coerência econômica e institucional da proposta.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 10 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 10.**

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica ao petróleo bruto extraído de:

I – campo em produção localizado no pós-sal e grau API inferior a 22, de acordo com as classificações adotadas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP;

II – campos maduros ou campos e acumulações marginais, assim definidos ou enquadrados de acordo com a regulamentação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP;

III – campo cujo desenvolvimento da produção dependa da interligação a instalação de produção já existente, inclusive via tie-back, desde que prevista em Plano de Desenvolvimento aprovado pela ANP;

IV – campo em fase de desenvolvimento, com Plano de Desenvolvimento aprovado pela ANP, que esteja executando as etapas necessárias à implantação da produção, até o efetivo início da operação.”



* CD 263630970200 *
ExEdit

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo excluir da incidência do imposto de exportação sobre petróleo bruto, previsto no art. 10 da Medida Provisória nº 1.340/2026, as exportações originadas de campos marginais e/ou acumulações marginais, campos maduros, campos desenvolvidos com tie-back, campos em fase de desenvolvimento, além dos petróleos brutos de grau API inferior a 22º. A medida é necessária para preservar a viabilidade econômica dessas categorias de campos, evitar a destruição de investimentos já realizados e garantir a segurança energética e a continuidade da produção nacional.

O imposto de exportação incide sobre o valor total das exportações, independentemente da margem econômica de cada campo produtor. Essa neutralidade aparente é, na prática, profundamente injusta: um campo de grande produção e baixo custo unitário consegue absorver a carga adicional sem comprometer sua viabilidade; um campo maduro ou marginal, com declínio de produção e custos operacionais crescentes, pode ser inviabilizado pela mesma alíquota.

A constituição do portfólio produtivo brasileiro não é homogênea. Ao lado dos grandes campos do pré-sal, com produção em larga escala e custos unitários reduzidos, coexistem centenas de campos maduros e marginais, distribuídos por diversas bacias sedimentares. Esses campos respondem por parcela relevante do emprego direto e indireto no setor e são responsáveis por royalties e participações especiais que financiam municípios produtores, por vezes de forma preponderante.

A ANP dispõe de metodologia própria para classificar campos, acumulações, ambientes de operação, características de formações geológicas, dentre outras características físico-químicas



(como o grau API) que podem influenciar na capacidade de um projeto ser robusto para enfrentar determinados cenários macroeconômicos voláteis ou intrinsecamente desafiadores do ponto de vista de um mercado internacional cada vez mais competitivo.

A incidência do imposto de exportação sobre a produção em campos maduros, marginais e outros que dependem de infraestrutura instalada para seu desenvolvimento, como tie-backs entre campos maduros e marginais, comprometerá diretamente a equação econômica desses campos, acelerando o processo de abandono antes do esgotamento técnico das reservas. Tal resultado seria contrário à política nacional de maximização do aproveitamento das reservas e reduziria a receita de royalties dos municípios e estados afetados.

Nesse mesmo sentido, petróleos pesados, de grau API inferior a 22, tendem a ter descontos na comercialização muito mais significativos, considerando o diferencial de qualidade para o preço do petróleo de referência internacional (o Brent), cotado com base em um grau API de 37,5. Com o advento recente da expansão no mercado para o petróleo cru produzido na Venezuela, a comercialização de petróleos produzidos nas bacias petrolíferas brasileiras com grau API inferior a 22 tem se tornado cada vez mais difícil. Nesse sentido, o preço de viabilidade econômica começa a ser pressionado pelas condições de comercialização desses petróleos e, com o imposto de exportação proposto nessa MP, por sua vez, arriscaria a própria viabilidade econômica da produção de campos com essa característica de petróleo.

Por fim, os campos em fase de desenvolvimento são aqueles que já tiveram suas reservas delimitadas e tiveram o Plano de Desenvolvimento aprovado pela ANP, mas que ainda não iniciaram efetivamente a produção comercial. Nessa fase, o operador realiza



vultosos investimentos em infraestrutura, sondas, dutos e instalações de produção, sem gerar receita compatível com esses aportes.

A incidência do imposto de exportação sobre eventuais exportações realizadas nessa fase, geralmente de caráter testável ou decorrentes de antecipação da produção, penalizaria projetos que ainda se encontram em fase de consolidação e criaria um incentivo perverso ao adiamento do início das operações. A delimitação temporal da exclusão ao período de desenvolvimento, encerrando-se com o efetivo início da operação, garante que o benefício seja estritamente proporcional à situação transitória que o justifica.

A exclusão proposta é coerente com os objetivos da política energética nacional, que busca o máximo aproveitamento das reservas petrolíferas do país, e com o estímulo à diversificação da base produtora, incluindo operadores de menor porte e campos situados em regiões que não se beneficiam do mesmo potencial do pré-sal. A antecipação do abandono de campos maduros e marginais, além de desperdiçar reservas tecnicamente recuperáveis, reduz permanentemente a arrecadação de royalties e participações especiais de estados e municípios produtores, agravando o impacto federativo negativo já apontado em relação ao art. 10 da MP.

Essa condição se agrava especialmente com relação à produção que dependa dos tie-back entre campos maduros ou entre esses e campos ou acumulações marginais, criando um efeito cascata de inviabilização econômica, com risco de abandono simultâneo de múltiplos ativos integrados. Trata-se, portanto, de tema que ultrapassa a esfera individual de cada campo e alcança a preservação de sistemas produtivos inteiros.



Por essas razões, propõe-se a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao art. 10 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 10.** Fica estabelecida a alíquota de 5% (cinco por cento) do imposto sobre a exportação de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, classificados no código 2709 da Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM, incidente sobre o valor total das exportações.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo adequar a alíquota do imposto de exportação incidente sobre o petróleo bruto, reduzindo-a de 12% para 5%, de modo a preservar os objetivos da Medida Provisória sem gerar efeitos econômicos adversos ao setor de petróleo e gás natural.

A alíquota de 12% proposta no texto original representa uma elevação abrupta da tributação sobre as exportações de petróleo, com potencial de comprometer a competitividade do produto brasileiro no mercado internacional e afetar decisões de investimento em um setor caracterizado por elevados custos e planejamento de longo prazo.

Além disso, a incidência do imposto de exportação reduz a base de cálculo das Participações Especiais, o que tende a diminuir os repasses destinados a estados e municípios produtores, resultando



em perdas significativas para entes subnacionais que dependem das rendas petrolíferas para financiar políticas públicas.

Assim, a redução da alíquota para 5% pretende mitigar os impactos negativos sobre a competitividade do setor e sobre a arrecadação de estados e municípios, ao mesmo tempo em que mantém um instrumento de política econômica compatível com o objetivo emergencial da medida provisória. Dessa forma, a alteração proposta contribui para equilibrar a necessidade de resposta conjuntural à alta dos combustíveis com a preservação da segurança regulatória e da atratividade do setor petrolífero brasileiro.

Por essas razões, propõe-se a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 10 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 10.

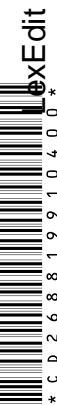
Parágrafo único. A alíquota fixada no caput deste artigo vigorará até o dia 10 de julho de 2026.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo estabelecer prazo de vigência para a alíquota do imposto de exportação prevista no art. 10, de modo a assegurar o caráter temporário e excepcional da medida.

A Medida Provisória nº 1.340/2026 foi editada em contexto de elevação conjuntural dos preços internacionais do petróleo e de pressões sobre o mercado de combustíveis, circunstância que motivou a adoção de medidas emergenciais voltadas à mitigação de impactos sobre o preço do diesel no mercado interno.

Nesse contexto, a instituição de imposto de exportação sobre o petróleo deve ser tratada como instrumento transitório de política econômica, vinculado à situação específica que motivou a edição da medida provisória. A ausência de prazo expresso para sua vigência pode gerar insegurança regulatória e imprevisibilidade para



CD268819910400
ExEdit

o setor de petróleo e gás natural, cuja dinâmica de investimentos se baseia em planejamento de longo prazo.

Ao estabelecer que a alíquota vigorará até 10 de julho de 2026, prazo equivalente a aproximadamente 120 dias, preserva-se o objetivo emergencial da medida, ao mesmo tempo em que se evita a permanência de um tributo de natureza extraordinária sem a devida reavaliação de sua necessidade.

Dessa forma, a proposta contribui para assegurar maior previsibilidade regulatória, proporcionalidade e coerência com o caráter temporário das medidas adotadas, razão pela qual se propõe a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao *caput* do art. 1º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 1º** Fica autorizada a concessão, pela União, de subvenção econômica à comercialização de óleo *diesel* de uso rodoviário no território nacional, sob a forma de equalização de parte dos custos a que estão sujeitos os produtores e os importadores de óleo *diesel*, no valor de R\$ 0,32 (trinta e dois centavos de real) por litro, a partir de 12 de março de 2026, limitado a 10 de julho de 2026 e observado o disposto no art. 2º.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1340/2026 foi apresentada como uma medida emergencial e temporária, destinada a mitigar os efeitos imediatos da elevação dos preços internacionais do petróleo decorrente de tensões geopolíticas e seus impactos sobre o preço do diesel no mercado interno. Nesse contexto, a concessão de subvenção se justifica como instrumento excepcional de estabilização de preços.

Entretanto, a previsão de vigência até o final do ano amplia de forma excessiva o alcance da medida, convertendo um mecanismo emergencial em subsídio prolongado, com impacto fiscal relevante e potencial de distorção na formação de preços do mercado de combustíveis. Por isso, a presente emenda tem por objetivo adequar



o prazo de vigência da subvenção econômica prevista na Medida Provisória, reduzindo-o ao período de 120 dias.

Ao estabelecer o prazo até 10 de julho de 2026, preserva-se o caráter emergencial da política pública, garantindo ao mesmo tempo tempo suficiente para a mitigação dos efeitos conjunturais sobre o mercado, sem comprometer a previsibilidade e a responsabilidade fiscal.

Dessa forma, assegura-se a proporcionalidade, temporariedade e coerência com a natureza excepcional da medida, permitindo que o Congresso Nacional reavalie oportunamente a necessidade de manutenção de eventuais mecanismos de apoio.

Por essas razões, propõe-se a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao art. 10 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 10.** Fica estabelecida a alíquota de 3% (três por cento) do imposto sobre a exportação de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, classificados no código 2709 da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM, incidente sobre o valor total das exportações.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo adequar a alíquota do imposto de exportação incidente sobre o petróleo bruto, reduzindo-a de 12% para 3%, de modo a preservar os objetivos da Medida Provisória sem gerar efeitos econômicos adversos ao setor de petróleo e gás natural.

A alíquota de 12% proposta no texto original representa uma elevação abrupta da tributação sobre as exportações de petróleo, com potencial de comprometer a competitividade do produto brasileiro no mercado internacional e afetar decisões de investimento em um setor caracterizado por elevados custos e planejamento de longo prazo.

Além disso, a incidência do imposto de exportação reduz a base de cálculo das Participações Especiais, o que tende a diminuir os repasses destinados a estados e municípios produtores, resultando



em perdas significativas para entes subnacionais que dependem das rendas petrolíferas para financiar políticas públicas.

Assim, a redução da alíquota para 3% pretende mitigar os impactos negativos sobre a competitividade do setor e sobre a arrecadação de estados e municípios, ao mesmo tempo em que mantém um instrumento de política econômica compatível com o objetivo emergencial da medida provisória. Dessa forma, a alteração proposta contribui para equilibrar a necessidade de resposta conjuntural à alta dos combustíveis com a preservação da segurança regulatória e da atratividade do setor petrolífero brasileiro.

Por essas razões, propõe-se a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Laércio Oliveira

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 10 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 10.

Parágrafo único. O imposto de exportação de que trata este artigo não incidirá sobre as exportações de petróleo bruto provenientes dos contratos de venda realizados pela Pré-Sal Petróleo S.A. – PPSA, no âmbito dos leilões de petróleo da União.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade estabelecer hipótese de não incidência do imposto de exportação instituído pela Medida Provisória nº 1.340/2026 sobre o petróleo bruto vendido no âmbito dos leilões de venda de petróleo da União realizados pela Pré-Sal Petróleo S.A. – PPSA, independentemente da data de celebração dos contratos resultantes desses certames.

A MP nº 1.340/2026 introduziu a cobrança de 12% de Imposto de Exportação sobre exportações de petróleo bruto, alterando de forma significativa o regime tributário aplicável às operações do setor. Essa nova tributação não integrava as premissas econômico-regulatórias consideradas pelos agentes que participam dos leilões de venda promovidos pela PPSA, cujo desenho comercial pressupõe condições estáveis e previsíveis de tributação para garantir competitividade e atratividade às ofertas.



Os leilões de venda realizados pela PPSA constituem mecanismo público e transparente para comercialização do petróleo pertencente à União, com participação de diversos agentes nacionais e internacionais que formulam ofertas considerando projeções de preços, custos logísticos, capacidade de refino e mercado global. A introdução de um imposto de exportação após a celebração dos contratos, altera as bases objetivas que orientam a formulação de lances, ampliando riscos e reduzindo a eficiência dos certames.

Adicionalmente, análises públicas destacam que o imposto instituído pela MP 1.340/2026 possui caráter arrecadatório e pode desestimular investimentos e aumentar a incerteza regulatória no setor de petróleo, o que reforça a necessidade de preservar segurança jurídica e estabilidade comercial nas operações realizadas pela PPSA. Essa estabilidade é essencial para garantir a maximização dos resultados econômicos para a União, já que volatilidade regulatória afeta diretamente o apetite dos participantes, os prêmios oferecidos e a competitividade do petróleo brasileiro no mercado internacional.

É igualmente relevante observar que a comercialização do petróleo da União depende, predominantemente, da rota de exportação, dada a atual capacidade de refino nacional e a natureza das correntes produzidas. Assim, o Imposto de Exportação não altera o destino comercial do produto, mas reduz a rentabilidade das operações, podendo impactar negativamente o retorno econômico que a União obtém por meio dos leilões.

Importante destacar que a União também não pode se beneficiar duplamente nas operações de venda de petróleo sob sua titularidade. Nos leilões conduzidos pela PPSA, o objetivo é obter o maior valor possível para a carga da União. A aplicação do Imposto de Exportação sobre esse mesmo volume, logo após a venda, significaria uma segunda apropriação de receita pelo Estado, reduzindo a eficiência do certame e a atratividade das futuras ofertas.

Outro ponto relevante é que a PPSA, enquanto representante da União e detentora de imunidade tributária, não estaria sujeita ao Imposto de Exportação caso exportasse diretamente o petróleo. Tributar o comprador privado, portanto, cria uma assimetria injustificada: onera quem adquire a carga da União, mas não



recairia sobre a própria PPSA em uma operação equivalente. Esse desequilíbrio reduz a competitividade dos leilões e diminui o retorno econômico para o Estado.

Diante desse cenário, a presente emenda busca:

I – assegurar previsibilidade tributária a todos os leilões de venda de petróleo da União conduzidos pela PPSA;

II – evitar distorções competitivas ou perda de atratividade nos certames futuros;

III – garantir que alterações tributárias supervenientes à MP nº 1.340/2026 não prejudiquem o desempenho econômico das vendas públicas de petróleo da União;

IV – preservar a credibilidade da PPSA como agente comercial estável e confiável;

V – proteger o interesse público ao maximizar receitas da União por meio de processos licitatórios transparentes e competitivos.

A medida proposta contribui para manter um ambiente regulatório estável, preservando o valor econômico do petróleo da União e evitando impactos negativos diretos sobre o retorno financeiro que o Estado brasileiro obtém com sua comercialização.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Senador Laércio Oliveira
(PP - SE)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Laércio Oliveira

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Suprimam-se os arts. 10 e 11 da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe suprimir o art. 10 da Medida Provisória (MP) nº 1.340, de 2026, que institui alíquota de 12% do imposto de exportação sobre óleos brutos de petróleo (NCM 2709), bem como o art.11, complementar, que cria um mecanismo de alteração dessa alíquota por ato do Comitê-Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior. Trata-se de medida necessária para preservar a racionalidade do sistema tributário, a coerência regulatória do setor de óleo e gás e a segurança jurídica de investimentos intensivos em capital e de longo prazo.

O objetivo central da MP nº 1.340/2026, conforme seu texto e exposição de motivos, é autorizar subvenção econômica ao óleo diesel de uso rodoviário para mitigar o repasse do choque externo de preços ao consumidor brasileiro.

A criação do imposto sobre a exportação de petróleo bruto, contudo, extrapola essa finalidade estabilizadora e cria um gravame que não se enquadra na regulação do comércio exterior em sentido estrito. Na prática, o tributo passa a atuar como fonte de financiamento das próprias medidas previstas na MP nº 1.340/2026, assumindo caráter estritamente arrecadatório, finalidade incompatível com a natureza constitucional do imposto de exportação.

O imposto de exportação é um instrumento essencialmente extrafiscal, destinado a políticas de comércio exterior e/ou cambiais, e não ao



custeio de políticas internas. Entretanto, a Exposição de Motivos da MP deixa claro que a intenção é “capturar ganhos extraordinários” do setor para financiar a subvenção ao diesel e compensar efeitos da desoneração. Esse encadeamento desvirtua o tributo, pois desloca sua função de regulação externa para o financiamento doméstico, rompendo a coerência sistêmica que fundamenta sua existência no ordenamento constitucional. Assim, o imposto pretendido pelo art. 10 passa a atuar como um amortecedor orçamentário interno, e não como mecanismo de ajuste específico em condições excepcionais de comércio exterior, sem que haja nexo claro com objetivos típicos de política comercial.

Cabe observar que o próprio marco legal do setor já contempla instrumentos concebidos para capturar parte da renda petrolífera em períodos de preços elevados, como royalties, participações especiais e, no regime de partilha, o excedente em óleo da União. Esses mecanismos funcionam de forma automática, transparente e previsível, variando conforme preço, volume, localização e maturidade dos campos, sem comprometer a estabilidade contratual ou a lógica de investimentos de longo prazo.

A sobreposição de um imposto de exportação a esses instrumentos resultaria em dupla incidência econômica sobre a mesma oscilação de preços, além de introduzir incerteza regulatória na etapa de exportação, elemento crítico em uma indústria intensiva em capital, com prazos longos e elevada exposição a risco.

Portanto, os arts. 10 e 11 da MP nº 1.340/2026, longe de reforçarem estabilidade, colocam em risco a competitividade do petróleo brasileiro, com potenciais efeitos adversos sobre a trajetória de produção e, conseqüentemente, sobre as próprias receitas públicas que a subvenção busca proteger.

Também se evidencia um risco adicional: a criação de dependência fiscal de um tributo cuja excepcionalidade não é claramente delimitada, permitindo que sua incidência perdure por ato infralegal, ainda que tenha sido criada sob justificativa emergencial. Ao suprimir os arts. 10 e 11, o Congresso Nacional restabelece a coerência temática da MP nº 1.340/2026 e reafirma compromisso com segurança jurídica, previsibilidade regulatória e atratividade do ambiente de investimentos.



Por todo o exposto, excluir os dispositivos que instituem e parametrizam o imposto de exportação sobre petróleo bruto evita o uso atípico de um tributo concebido para regular o setor externo como mecanismo de financiamento interno e previne camadas redundantes de incidência econômica que gerariam custos adicionais, incertezas e perda de competitividade em um setor estratégico para o País.”

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Senador Laércio Oliveira
(PP - SE)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Laércio Oliveira

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 10 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 10.

Parágrafo único. O imposto de exportação de que trata este artigo não incidirá sobre as exportações de petróleo bruto provenientes de cada campo, pelo prazo de 5 (cinco) anos contado da data de início da produção comercial do respectivo campo”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade estabelecer hipótese de não incidência do imposto de exportação sobre o petróleo bruto produzido nos primeiros cinco anos após o início da produção comercial de cada campo, conforme data oficialmente registrada perante a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP. O objetivo é evitar que a tributação recaia sobre projetos em momento de maior vulnerabilidade econômica e ainda em fase de estabilização da produção.

O início da produção comercial marca o momento em que o campo passa a gerar volumes comercializáveis de petróleo, mas não representa, por si só, a maturidade operacional ou o equilíbrio econômico do empreendimento. Nos anos subsequentes a esse marco, os campos passam por um período de aumento gradual da produção (ramp up), durante o qual novos poços são perfurados, sistemas submarinos são instalados e as unidades de produção atingem seu regime



pleno de operação. Trata-se de um período tecnicamente crítico, no qual ainda há instabilidade produtiva e necessidade contínua de investimentos.

Projetos de exploração e produção de petróleo, especialmente em águas profundas e ultraprofundas, são caracterizados por alta intensidade de capital, longos ciclos de maturação e significativa defasagem entre o investimento inicial e a geração de caixa. Antes de atingir o plateau de produção, fase em que há maior previsibilidade operacional e financeira, o empreendimento opera com receitas reduzidas em relação ao volume total de capital investido. Em muitos casos, a produção cresce de forma deliberadamente gradual para permitir testes de reservatório, otimização de engenharia e comissionamento progressivo da infraestrutura.

A incidência de imposto de exportação nesse período inicial pode gerar efeitos econômicos muito adversos, tais como:

I – diminuição da receita disponível para amortização dos investimentos iniciais, justamente no momento de maior exposição financeira do projeto;

II – elevação do risco econômico associado a novos desenvolvimentos, especialmente em ambientes de alta complexidade técnica e elevado custo, como águas profundas e ultraprofundas;

III – alteração das premissas econômicas consideradas nas decisões de investimento, tomadas anos antes do início da produção comercial;

IV – potencial redução da atratividade do país para novos investimentos em exploração e produção, em função de menor previsibilidade fiscal.

Cabe destacar que os projetos do setor de petróleo e gás são estruturados com horizonte de longo prazo, e suas decisões de capital baseiam-se nos regimes regulatórios e tributários vigentes à época da aprovação. Mudanças tributárias posteriores ao início da produção comprometem sobremaneira



o equilíbrio econômico-financeiro de empreendimentos cujos investimentos ocorreram muitos anos antes da geração de receitas.

Adicionalmente, a imposição de imposto de exportação não garante, por si só, a destinação da produção ao mercado interno, uma vez que essa decisão depende da capacidade de refino, logística, especificações de óleo e estrutura concorrencial do mercado. No caso brasileiro, a limitada capacidade adicional de refino e o elevado grau de concentração do setor fazem com que a exportação seja, para diversos campos, a única rota comercial disponível.

Diante desse contexto, a presente emenda busca preservar a segurança jurídica e econômica dos investimentos realizados, evitar impactos desproporcionais sobre projetos recém produzidos e contribuir para a manutenção de um ambiente de negócios estável, competitivo e compatível com a complexidade dos empreendimentos petrolíferos no Brasil.”

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Senador Laércio Oliveira
(PP - SE)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Laércio Oliveira

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao art. 10 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 10.** Fica estabelecida, até 31 de dezembro de 2026, a alíquota de 12% (doze por cento) do imposto sobre a exportação de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, classificados no código 2709 da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM, incidente sobre o valor total das exportações.

§ 1º A incidência do imposto de que trata o caput cessará antes do termo final previsto, caso a arrecadação acumulada desse tributo, aferida pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, atinja o montante equivalente ao limite global da subvenção econômica de que trata o art. 2º desta Medida Provisória.

§ 2º Fica vedada a prorrogação, por ato infralegal, do prazo estabelecido no caput.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe modificar o art. 10 da MP nº 1.340, de 2026, para determinar limites claros de excepcionalidade ao Imposto de Exportação sobre petróleo bruto que se pretende criar.

Apesar do entendimento frontalmente contrário à criação do referido imposto, seria ainda mais grave sua criação sem o estabelecimento preciso de um prazo certo de vigência alinhado ao horizonte temporal já conferido pela MP nº 1.340, de 2026, à subvenção ao diesel, bem como sem a necessária correspondência com a arrecadação pretendida, o que se faz com o estabelecimento de uma cláusula de encerramento antecipado em razão do atingimento de valor teto,



que a própria MP estabeleceu no art. 2º. E isso se faz necessário para assegurar proporcionalidade, à medida que o imposto de exportação tenha o caráter estritamente contingente e temporário da resposta governamental ao choque externo de preços, evitando que um gravame concebido para a emergência transborde no tempo ou ultrapasse a necessidade fiscal que justificou sua adoção.

A Exposição de Motivos da MP enuncia um arranjo coordenado para mitigar, no curto prazo, o repasse do choque internacional do petróleo ao mercado doméstico de diesel, combinando subvenção no elo primário de comercialização com medidas complementares, na vestimenta de um pacote emergencial orientado a suavizar a transmissão do choque ao consumidor.

Como a subvenção foi municada de prazo (“limitado a 31 de dezembro de 2026”) e teto financeiro (“valor total de R\$ 10.000.000.000,00 (dez bilhões de reais)”), o imposto de exportação sobre petróleo deve também estar adstrito às mesmas balizas materiais e temporais equivalentes, embora a própria motivação oficial o trate como medida extraordinária diante de circunstâncias igualmente extraordinárias.

Nesse sentido, a modulação aqui sugerida alinha o imposto de exportação previsto no Art. 10 da MP nº 1.340, de 2026, aos demais dispositivos basilares desta mesma MP. Essa modificação no texto preserva a coerência funcional do imposto de exportação tributo de perfil primordialmente extrafiscal mitiga o risco de seu uso como mecanismo de financiamento interno desancorado no tempo.

Ademais, ao atrelar o imposto de exportação à vigência e ao teto da subvenção, adota-se um freio de proporcionalidade, compatível com a finalidade emergencial invocada na Exposição de Motivos, sem prejuízo de que, ultrapassada a conjuntura, a União reavalie o conjunto de medidas à luz das condições de mercado e do abastecimento. Em termos econômico-regulatórios, a solução também reduz incerteza para agentes intensivos em capital e de ciclo longo, evitando que a exação na saída se perpetue ou se converta em fonte estrutural de receita, o que poderia colidir com o arcabouço já existente de participações governamentais (royalties, participações especiais e, na partilha, excedente em



óleo), desenhado para capturar automaticamente a renda em cenários de preços elevados, sem necessidade de sobrepor tributo na exportação.

A proposta, portanto, busca conferir maior previsibilidade à MP nº 1.340, de 2026, a fim de evitar que um tributo dito emergencial se cristalice, bem como impedindo que a União arrecade além do que a própria MP reconhece como necessidade máxima para a subvenção.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Senador Laércio Oliveira
(PP - SE)



EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescentem-se §§ 3º e 4º ao art. 13, ambos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, na forma proposta pelo art. 13 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 13.**

.....

§ 3º A ANP poderá celebrar termo de ajustamento de conduta com os agentes econômicos em substituição parcial ou total às penalidades pecuniárias e de suspensão de direitos descritas nesta Lei, com a finalidade de estabelecer compromisso de mudança da conduta do agente regulado e preservar o exercício da atividade econômica.

§ 4º A ANP poderá celebrar termo de ajustamento de conduta com os agentes econômicos do segmento de distribuição de combustíveis, em substituição parcial ou total às penalidades pecuniárias e de suspensão de direitos, inclusive com a redução das metas compulsórias de aquisição de títulos de descarbonização em percentual não superior a 50% (cinquenta por cento), com a finalidade de estabelecer compromisso de mudanças da conduta do agente regulado, superar conflitos e preservar o exercício da atividade econômica.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda permite que a ANP, em casos excepcionais e mediante TAC, reduza em até 50% as metas compulsórias de CBIOS para distribuidoras que demonstrem compromisso efetivo de regularização.

A medida busca equilibrar a rigidez do sistema de metas com a realidade econômica de agentes que enfrentam dificuldades estruturais ou conjunturais, evitando punições que possam comprometer a continuidade da atividade e o abastecimento nacional.



A redução, contudo, está limitada a 50% e condicionada a contrapartidas de conformidade e mitigação, assegurando que a política de descarbonização não seja esvaziada.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)



Assinado eletronicamente, por Sen. Hamilton Mourão

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6120677904>

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 13-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** A elevação do percentual obrigatório de adição de biodiesel ao óleo diesel acima dos 15% (quinze por cento) atuais, conforme previsto na Lei nº 14.993, de 28 de maio de 2024 (Lei do Combustível do Futuro), fica condicionada ao cumprimento cumulativo dos seguintes requisitos:

I – comprovação, mediante estudos técnicos conduzidos pela ANP em conjunto com entidades representativas de todos os elos da cadeia de abastecimento, fabricantes de motores, transportadores e consumidores, de que a elevação do teor de biodiesel:

a) não compromete a segurança operacional de motores e sistemas de injeção;

b) não resulta em aumento de custos de manutenção para os consumidores finais;

c) não impacta negativamente o desempenho, a vida útil e a eficiência energética dos veículos automotores;

d) não gera prejuízos logísticos ou operacionais ao longo da cadeia de distribuição e armazenamento;

II – estabelecimento, pela ANP, de especificações técnicas rígidas de qualidade para o biodiesel, incluindo parâmetros de:

a) estabilidade à oxidação;

b) teor de água e sedimentos;

c) índice de acidez;

d) ponto de entupimento de filtro a frio (PEFF);

e) teor de mono, diesel e triglicerídeos;

f) contaminação por metais;

g) rastreabilidade completa de todos os insumos e matérias-primas utilizados na formulação do biodiesel, incluindo origem, fornecedores, processos de produção e certificações de qualidade;



h) demais parâmetros relevantes para garantir a segurança, qualidade e desempenho do combustível;

III – realização de testes técnicos abrangentes, com participação de entidades representativas dos setores produtivos, distribuidores, transportadores, fabricantes de motores, postos de combustíveis, transportadores rodoviários de cargas (TRRs) e consumidores, cujos resultados sejam publicados de forma transparente e acessível;

IV – demonstração de que o aumento do teor de biodiesel não resultará em elevação do preço final do óleo diesel ao consumidor em patamar superior ao ganho ambiental proporcionado, observada análise de custo-benefício;

V – aprovação prévia, em audiência pública conduzida pela ANP, com manifestação favorável de pelo menos dois terços das entidades representativas dos setores diretamente impactados;

VI – comprovação da rastreabilidade completa e ininterrupta de todos os insumos, matérias-primas, aditivos e componentes utilizados na formulação do biodiesel, desde a origem até a comercialização final, mediante sistema de certificação e auditoria a ser regulamentado pela ANP.

§ 1º Os estudos técnicos de que trata o inciso I deverão ser conduzidos em condições reais de operação, abrangendo diferentes regiões climáticas do país, tipos de veículos (leves, pesados, utilitários), regimes de uso (urbano, rodoviário, misto) e condições de armazenamento.

§ 2º Os testes técnicos mencionados no inciso III deverão incluir, obrigatoriamente:

I – testes de campo realizados em estados estratégicos de todas as regiões do país, contemplando no mínimo:

- a)** dois estados da região Norte;
- b)** dois estados da região Nordeste;
- c)** dois estados da região Centro-Oeste;
- d)** dois estados da região Sudeste;
- e)** dois estados da região Sul;

II – ensaios práticos com diferentes frotas de veículos, incluindo:

- a)** transporte rodoviário de cargas de longa distância;
- b)** transporte urbano coletivo;
- c)** veículos de passeio a diesel;



d) máquinas agrícolas e de construção;

e) geradores de energia;

III – período mínimo de seis meses de testes continuados para cada região climática;

IV – monitoramento de desempenho, consumo, emissões, desgaste de componentes e custos de manutenção;

V – avaliação de estabilidade do biodiesel em condições de armazenamento de longo prazo (mínimo noventa dias) em diferentes temperaturas.

§ 3º A ANP deverá publicar, em até 180 (cento e oitenta) dias contados da publicação desta Medida Provisória, regulamento detalhando:

I – a metodologia dos testes técnicos de laboratório e de campo;

II – os critérios objetivos de avaliação de viabilidade técnica;

III – os parâmetros mínimos de qualidade do biodiesel;

IV – o cronograma de realização dos testes e de publicação dos resultados;

V – os mecanismos de participação das entidades representativas;

VI – os requisitos para comprovação da rastreabilidade de insumos e matérias-primas;

VII – os procedimentos de certificação e auditoria da cadeia produtiva do biodiesel.

§ 4º A ANP deverá criar e manter, em até 90 (noventa) dias contados da publicação desta Medida Provisória, canal eletrônico oficial de recebimento de reclamações, denúncias e relatos de problemas relacionados à qualidade do biodiesel e à mistura de biodiesel ao óleo diesel, com as seguintes características:

I – acesso público, gratuito e disponível 24 (vinte e quatro) horas por dia;

II – possibilidade de registro de reclamações por consumidores finais, transportadores, postos de combustíveis, distribuidores e demais agentes da cadeia;

III – sistema de protocolo e acompanhamento do andamento das reclamações;

IV – prazo máximo de 15 (quinze) dias para resposta inicial da ANP sobre as providências adotadas;



V – publicação trimestral de relatório consolidado com estatísticas das reclamações recebidas, principais problemas identificados e medidas corretivas implementadas;

VI – integração com sistemas de fiscalização da ANP para apuração imediata de irregularidades;

VII – garantia de anonimato ao reclamante, quando solicitado.

§ 5º Enquanto não cumpridos os requisitos previstos nos incisos I a VI do caput deste artigo, o percentual obrigatório de adição de biodiesel ao óleo diesel permanecerá limitado a 15% (quinze por cento).

§ 6º Qualquer elevação do percentual de biodiesel que descumpra os requisitos deste artigo implicará:

I – suspensão imediata da subvenção econômica de que trata esta Medida Provisória aos produtores e importadores responsáveis pela comercialização do óleo diesel com teor de biodiesel irregular;

II – comunicação à ANP para instauração de processo administrativo sancionador nos termos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999.

§ 7º O Ministério de Minas e Energia, ao propor elevação do teor de biodiesel, deverá apresentar ao Congresso Nacional:

I – relatório técnico completo com os resultados dos testes de viabilidade, incluindo os testes de campo realizados nos estados estratégicos;

II – análise de impacto regulatório demonstrando os efeitos sobre preços, qualidade, segurança operacional e meio ambiente;

III – manifestação das entidades representativas dos setores impactados;

IV – relatório consolidado das reclamações recebidas pelo canal eletrônico da ANP no período de 12 (doze) meses anteriores à proposta de elevação;

V – comprovação documental da rastreabilidade dos insumos utilizados na produção do biodiesel objeto dos testes.

§ 8º A ANP poderá, excepcionalmente e de forma temporária, reduzir o percentual obrigatório de biodiesel abaixo de 15% (quinze por cento) caso identifique:

I – problemas graves de qualidade que comprometam a segurança operacional, incluindo volume significativo de reclamações recebidas pelo canal eletrônico oficial;



II – impacto desproporcional sobre o preço do óleo diesel ao consumidor;

III – indisponibilidade de biodiesel em especificação adequada no mercado nacional;

IV – falhas na rastreabilidade de insumos que comprometam a garantia de qualidade do biodiesel.

§ 9º A falta de comprovação da rastreabilidade completa dos insumos e matérias-primas utilizados na produção do biodiesel impedirá:

I – a certificação do biodiesel pela ANP;

II – a utilização do biodiesel para cumprimento das metas obrigatórias de mistura;

III – o acesso a quaisquer incentivos fiscais, creditícios ou subvenções federais relacionados à produção ou comercialização de biodiesel.

§ 10. O sistema de rastreabilidade de que trata o inciso VI do caput deverá garantir a identificação inequívoca de:

I – origem geográfica das matérias-primas (soja, palma, sebo, óleo de cozinha usado, entre outras);

II – processo de produção (transesterificação, catalisadores utilizados, aditivos adicionados);

III – transportadores e distribuidores envolvidos em cada etapa da cadeia;

IV – certificações de sustentabilidade, qualidade e conformidade ambiental;

V – análises laboratoriais de controle de qualidade realizadas em cada lote produzido.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo estabelecer critérios técnicos rigorosos, transparentes e participativos para a elevação do teor de biodiesel no



óleo diesel, em consonância com as preocupações manifestadas por entidades representativas de toda a cadeia de abastecimento de combustíveis.

Em ofício conjunto encaminhado ao Ministério de Minas e Energia em 30 de outubro de 2025, entidades representativas manifestaram preocupação com as dificuldades observadas na utilização de teores mais elevados de biodiesel, que resultam em custos adicionais de manutenção e desafios operacionais relevantes.

O Brasil possui dimensões continentais e diversidade climática extrema. A emenda estabelece a obrigatoriedade de testes de campo em no mínimo dois estados de cada região (Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sudeste e Sul), com período mínimo de seis meses de operação contínua.

A exigência de rastreabilidade completa garante que o biodiesel seja proveniente de fontes conhecidas e certificadas, permitindo rastrear problemas de qualidade até a origem e coibir fraudes.

A criação de canal eletrônico oficial da ANP permite monitoramento em tempo real, com resposta em até 15 dias e publicação trimestral de relatórios consolidados.

A medida é essencial para garantir que o avanço da política de biocombustíveis ocorra de forma sustentável, segura, rastreável e economicamente viável.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)



EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 8º-1 ao Capítulo IV da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 8º-1.** Para fins do cumprimento das obrigações de prestação de informações estabelecidas nesta Medida Provisória e em sua regulamentação, os produtores e importadores de óleo diesel deverão apresentar exclusivamente:

I – o número do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ);

II – o volume total das operações realizadas no período, expresso em valores financeiros agregados, conforme regulamentação específica.

§ 1º Fica vedada a exigência de qualquer outra informação individualizada que possa expor estratégias comerciais, contratos específicos, margens de comercialização, estrutura de custos ou dados sensíveis das empresas além do CNPJ e do volume total, salvo se expressamente autorizada em lei ou para fins específicos de fiscalização tributária, observado o sigilo fiscal.

§ 2º A ANP e os órgãos responsáveis pela execução orçamentária da subvenção regulamentarão o disposto neste artigo, inclusive quanto ao prazo, à forma de apresentação e ao grau de publicidade das informações, observados os princípios da proteção à concorrência, do sigilo empresarial e da livre iniciativa.

§ 3º As informações prestadas nos termos deste artigo terão tratamento confidencial e não poderão ser divulgadas de forma individualizada, salvo mediante autorização expressa da empresa ou por determinação judicial.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa proteger as empresas produtoras e importadoras de óleo diesel contra a exposição excessiva de seus dados estratégicos, ao mesmo tempo em que assegura à Administração Pública o



acesso às informações essenciais para fins de fiscalização e acompanhamento da subvenção econômica instituída pela MP 1.340/2026.

A obrigatoriedade de apresentação restrita ao CNPJ e ao volume financeiro agregado das operações garante que o Estado disponha dos instrumentos necessários para monitorar a execução da subvenção, sem, contudo, exigir relatórios detalhados que possam revelar margens, custos, fornecedores, contratos específicos ou demais aspectos sensíveis que integram o núcleo da estratégia comercial de cada empresa.

Tal medida busca evitar riscos à livre concorrência, à medida que a divulgação ou exigência ampla de dados poderia resultar em:

1. Uso indevido por terceiros ou concorrentes;
2. Distorções mercadológicas e cartelização facilitada;
3. Violação do sigilo empresarial protegido constitucionalmente;
4. Exposição de informações estratégicas comercialmente sensíveis.

Além disso, reduz significativamente o custo de conformidade regulatória, em especial para médias e pequenas empresas, fortalecendo o ambiente de negócios e estimulando investimentos no setor.

A medida fortalece o ambiente de negócios no Brasil, conciliando o dever de fiscalização do Estado com a indispensável segurança jurídica para as empresas, essencial para a atração de investimentos e para o desenvolvimento econômico sustentável.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)



**EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)**

Acrescentem-se arts. 13-1 e 13-2 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** A Lei Complementar nº 214, de 16 de janeiro de 2025, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 172.**
I – gasolina e suas correntes e etanol hidratado combustível;

.....
§ 1º-A. O disposto no inciso I do caput, no que se refere ao etanol hidratado combustível, aplica-se às operações realizadas por produtores, importadores e formuladores desse biocombustível, em conformidade com as normas estabelecidas pela ANP.’ (NR)”

“**Art. 13-2.** A Lei Complementar nº 192, de 11 de março de 2022, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 2º**
I – gasolina e suas correntes, etanol anidro combustível e etanol hidratado combustível;

.....
§ 1º-A. O disposto no inciso I do caput, no que se refere ao etanol hidratado combustível, aplica-se às operações realizadas por produtores, importadores e formuladores desse biocombustível, em conformidade com as normas estabelecidas pela ANP.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa incluir o etanol hidratado combustível (EHC) na sistemática de incidência monofásica do IBS, CBS e ICMS, alinhando o



tratamento tributário de todos os combustíveis automotivos e combatendo de forma abrangente as irregularidades no mercado de combustíveis.

Embora o etanol hidratado já esteja submetido à tributação monofásica de PIS/Cofins desde maio de 2025, conforme a Lei Complementar nº 214, de 2025, a postergação da monofasia do ICMS/IBS para 2033 mantém o combustível vulnerável a práticas irregulares decorrentes das diferenças de alíquotas estaduais.

O etanol hidratado combustível é alvo frequente de irregularidades e descaminho devido às diferenças de alíquotas tributárias entre os estados. Estudos demonstram que cerca de 16,4% do volume de vendas de combustíveis ao mercado interno é considerado irregular, correspondendo a 22 milhões de m³ e potencial perda de arrecadação de R\$ 19 bilhões.

A manutenção do regime bifásico de ICMS para o etanol hidratado perpetua:

1. Concorrência desleal e mercado irregular
2. Dificuldades de fiscalização ao longo da cadeia de distribuição
3. Fraudes tributárias e perda de arrecadação
4. Insegurança jurídica e complexidade operacional
5. Desvantagem competitiva frente aos combustíveis fósseis já na monofasia

O etanol hidratado é substituto direto da gasolina C e representa componente estratégico da matriz energética brasileira, com papel fundamental na descarbonização do transporte. A inclusão imediata na monofasia:

1. Equaliza o tratamento tributário com gasolina e diesel, eliminando distorções competitivas
2. Combate a sonegação e o mercado irregular, protegendo produtores e distribuidores que atuam regularmente



3. Simplifica a fiscalização, concentrando o recolhimento no produtor/importador

4. Antecipa benefícios da reforma tributária, sem prejuízo ao cronograma de transição

5. Fortalece a competitividade do biocombustível, alinhando-se aos objetivos constitucionais de proteção ambiental

A medida conta com amplo apoio do setor sucroenergético e de entidades como Instituto Combustível Legal (ICL) e União da Indústria de Cana-de-Açúcar (UNICA), que já negociam com estados a aceleração dessa mudança.

A inclusão do etanol hidratado na monofasia não representa renúncia fiscal, mas sim reorganização da forma de arrecadação com potencial de aumento de receita pela redução da informalidade.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)



EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 13-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** A Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 5º**

.....

V - crédito de descarbonização (CBIO): ativo registrado sob a forma escritural, emitido exclusivamente por produtores e importadores de biocombustíveis certificados para fins de comprovação da meta individual de que trata o art. 7º desta Lei e fungível com os créditos de carbono do Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SBCE), na forma da legislação aplicável;

.....

XXIV - fungibilidade: equivalência paritária e intercambiabilidade entre os CBIOs e os créditos de carbono gerados em sistemas e plataformas, nacionais e internacionais, interoperáveis com o RenovaBio, vedada, em qualquer hipótese, a dupla contagem ou o uso simultâneo para cumprimento de mais de uma obrigação ambiental;

XXV - interoperabilidade: capacidade de diferentes sistemas e plataformas de negociação de carbono, nacionais e internacionais, operarem juntos de forma eficiente e integrada;

XXVI - reformuladores: empresas ou entidades que reformulam ou ajustam as características dos combustíveis derivados de petróleo antes de disponibilizá-los para o mercado;

XXVII - adicionalidade: princípio que assegura que as reduções de emissões financiadas por créditos de carbono são adicionais àquelas que ocorreriam sem o suporte do mercado de carbono.’ (NR)



‘Art. 7º
.....

§ 2º A comprovação de atendimento à meta individual será realizada a partir da quantidade de CBIOS ou créditos de carbono fungíveis aposentados, na data definida em regulamento.’ (NR)

‘Art. 17. Regulamento disporá sobre a emissão e auditoria dos Créditos de Descarbonização e sobre mecanismos e procedimentos para garantir adicionalidade, rastreabilidade, interoperabilidade e validade dos créditos emitidos.

Parágrafo único. Regulamento próprio instituirá sistema de transparência das transações de Créditos de Descarbonização, pelo qual deverão estar identificados os emissores, os compradores e o montante envolvido nas operações.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A integração do mercado de CBIOS do RenovaBio com outros ambientes de negociação de créditos de carbono, tanto nacionais quanto internacionais, é fundamental para evitar distorções de preços, ampliar a liquidez desses títulos e assegurar a efetividade da política pública de descarbonização.

Atualmente, a elevada concentração de agentes e a presença de participantes não obrigados tornam o mercado de CBIOS vulnerável a flutuações que podem dificultar o cumprimento das metas por companhias de menor porte.

A solução proposta passa pela vinculação ao Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SBCE), permitindo que os compromissos assumidos por força de lei no âmbito do RenovaBio possam ser honrados também com créditos de origem diversa, desde que devidamente certificados e auditados. Essa interoperabilidade entre sistemas e a fungibilidade



dos ativos em questão fortalecem a compensação ambiental sem agravar os custos suportados pelos regulados.

A inclusão dos conceitos de adicionalidade, rastreabilidade, interoperabilidade e transparência alinha o RenovaBio às melhores práticas internacionais e ao arcabouço normativo do SBCE, criado pela Lei nº 15.042/2024.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)



Assinado eletronicamente, por Sen. Hamilton Mourão

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9196892074>

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se nova redação aos incisos I e II do *caput* do art. 8º; e acrescente-se inciso III ao *caput* do art. 8º, todos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, na forma proposta pelo art. 13 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 8º**

I – quando a multa, em seu valor máximo, não corresponder, em razão da gravidade da infração, à vantagem auferida em decorrência da prática infracional;

II – no caso de segunda reincidência; ou

III – caso fique comprovado, mediante decisão administrativa definitiva, que o agente econômico não realizou as adições compulsórias de biocombustíveis aos combustíveis fósseis, conforme parâmetros estabelecidos pela ANP.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda estabelece a penalidade por descumprimento da adição compulsória de biocombustíveis e assegura que só seja aplicada após decisão administrativa definitiva, respeitando o devido processo legal e evitando punições prematuras que possam comprometer a defesa do agente regulado.

A medida confere maior segurança jurídica e alinha o regime sancionatório aos princípios constitucionais da ampla defesa e do contraditório.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)



**EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)**

Acrescentem-se §§ 3º e 4º ao art. 13, ambos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, na forma proposta pelo art. 13 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 13.**

.....

§ 3º A ANP poderá celebrar termo de ajustamento de conduta com os agentes econômicos em substituição parcial ou total às penalidades pecuniárias e de suspensão de direitos descritas nesta Lei, com a finalidade de estabelecer compromisso de mudança da conduta do agente regulado e preservar o exercício da atividade econômica.

§ 4º O termo de ajustamento de conduta não poderá implicar redução das metas compulsórias de aquisição de títulos de descarbonização nem afastar, total ou parcialmente, o cumprimento das obrigações previstas na legislação do RenovaBio, admitindo-se apenas a definição de cronogramas de regularização e medidas adicionais de mitigação de emissões.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda introduz a possibilidade de celebração de termo de ajustamento de conduta (TAC) pela ANP, instrumento consensual de resolução de conflitos que fortalece a regulação responsiva e permite a correção tempestiva de irregularidades sem necessariamente impor sanções extremas que possam comprometer o abastecimento ou a viabilidade econômica de agentes regulados.

Contudo, em linha com os compromissos de descarbonização assumidos pelo Brasil e com a proteção do arcabouço normativo do RenovaBio, estabelece-se vedação expressa à redução de metas compulsórias de CBIO via TAC. Essa salvaguarda assegura que a política de descarbonização não seja flexibilizada de forma casuística, preservando a credibilidade e a efetividade do programa.



O § 4º permite, no entanto, a construção de cronogramas e medidas adicionais que viabilizem a regularização, respeitando o equilíbrio entre a proteção ambiental e a sustentabilidade econômica do setor.

Sala da comissão, 16 de março de 2026.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)



Assinado eletronicamente, por Sen. Hamilton Mourão

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9674627064>

**EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)**

Acrescente-se § 3º ao art. 5º; e dê-se nova redação ao inciso IV do *caput* do art. 10, ambos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, na forma proposta pelo art. 13 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 5º**

.....

§ 3º A aplicação de medida cautelar de suspensão da autorização para o exercício da atividade de distribuição, produção ou importação observará regulamentação específica a ser editada pela ANP, que definirá critérios técnicos e objetivos para sua adoção, garantindo-se motivação adequada e o respeito ao contraditório e à ampla defesa.” (NR)

“**Art. 10.**

.....

IV – descumprir pena de suspensão ou cancelamento proferida em decisão administrativa definitiva, transitada na esfera administrativa, observado o devido processo legal.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa garantir segurança jurídica e observância ao devido processo legal e à presunção de não culpabilidade no âmbito do processo administrativo sancionador conduzido pela ANP.

A alteração do inciso IV do art. 10 assegura que a configuração da infração de descumprimento de decisão administrativa ocorra apenas após o trânsito na esfera administrativa, evitando punição prematura e preservando o direito ao recurso.



Sala da comissão, 16 de março de 2026.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)



Assinado eletronicamente, por Sen. Hamilton Mourão

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1549251892>

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescentem-se inciso XXIII ao *caput* do art. 3º e §§ 1º-A e 1º-B ao art. 3º, todos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, na forma proposta pelo art. 13 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 3º**

.....
XXIII - não cumprir metas compulsórias anuais de redução de emissões de gases causadores do efeito estufa, incluindo a aquisição de Créditos de Descarbonização (CBIOS), na forma da regulamentação aplicável: multa proporcional à gravidade da infração e à capacidade econômica do infrator, limitada a 0,5% (meio por cento) do faturamento líquido do exercício anterior ao da autuação, observado o teto de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).

.....
§ 1º-A. A autoridade graduará as multas de que trata este artigo considerando, cumulativamente:

- I** - gravidade e extensão do dano;
- II** - vantagem auferida;
- III** - grau de culpa;
- IV** - porte e capacidade econômica do infrator;
- V** - reincidência específica;
- VI** - cooperação e prontidão na correção da irregularidade.

§ 1º-B. Poderá ser admitida, a critério da ANP, a conversão de até 70% (setenta por cento) do valor da multa em investimento comprovado em programas de integridade ambiental, modernização de instalações, inovações tecnológicas na rastreabilidade e na qualidade de combustíveis.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa ajustar o regime sancionatório aplicável ao descumprimento das metas compulsórias do RenovaBio, estabelecendo critérios



objetivos de proporcionalidade e capacidade contributiva, em linha com os princípios constitucionais da razoabilidade e da livre iniciativa.

O teto de multa proposto (0,5% do faturamento líquido ou R\$ 1 milhão) preserva o caráter dissuasório da penalidade sem inviabilizar economicamente agentes de menor porte, especialmente distribuidores regionais, que desempenham papel relevante na capilaridade do abastecimento nacional.

A inclusão dos critérios de graduação (§ 1º-A) atende às melhores práticas regulatórias internacionais, como as diretrizes da OCDE sobre proporcionalidade e previsibilidade sancionatória. Já a possibilidade de conversão de multa em investimento (§ 1º-B) incentiva a conformidade voluntária, estimula a modernização do setor e contribui para a melhoria contínua dos padrões de qualidade e rastreabilidade dos combustíveis.

Sala da comissão, 16 de março de 2026.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)



EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 13-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** A subvenção econômica de que trata esta Medida Provisória, bem como o cumprimento das metas compulsórias de descarbonização previstas na Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, deverão observar critério de distribuição proporcional de ônus entre os agentes da cadeia de combustíveis fósseis, de acordo com sua contribuição relativa para as emissões de gases de efeito estufa.

§ 1º Regulamento disporá sobre a metodologia de apuração da participação relativa de cada elo da cadeia de combustíveis fósseis - produtores, importadores, formuladores, distribuidores e, quando couber, grandes consumidores obrigados - na geração de emissões associadas ao ciclo de vida do produto energético, considerada, entre outros parâmetros técnicos, a intensidade de carbono e o volume comercializado.

§ 2º A metodologia de que trata o § 1º deverá assegurar, no mínimo:

I - transparência dos critérios de cálculo da intensidade de emissões por agente e por produto;

II - proporcionalidade entre a responsabilidade pelo cumprimento das metas de descarbonização e a contribuição efetiva de cada agente para as emissões;

III - vedação à transferência desproporcional do ônus de cumprimento de metas a um único elo da cadeia, em desacordo com sua participação relativa nas emissões;

IV - possibilidade de celebração de instrumentos contratuais entre os agentes da cadeia, com vistas à repartição dos custos de aquisição de Créditos de Descarbonização (CBIOS) e de outras medidas de mitigação, observado o disposto na legislação concorrencial.

§ 3º Na regulamentação do critério de distribuição proporcional do ônus de descarbonização, deverão ser considerados, entre outros elementos:

I - a intensidade de carbono dos produtos ofertados por cada agente;



II – o volume total de combustíveis fósseis comercializados;

III – a adoção de medidas próprias de mitigação e eficiência energética pelos agentes, inclusive o uso de biocombustíveis avançados e outras tecnologias de baixo carbono;

IV – a diferenciação entre agentes obrigados e não obrigados no âmbito do RenovaBio, de modo a evitar distorções competitivas e dupla contagem de reduções de emissões.

§ 4º A ANP e os demais órgãos competentes deverão, na regulamentação desta Medida Provisória e da Lei nº 13.576, de 2017, incentivar a celebração de mecanismos contratuais e de mercado que permitam a internalização progressiva dos custos ambientais pelos agentes mais intensivos em emissões, de forma compatível com o princípio da responsabilidade compartilhada e proporcional.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar a alocação dos custos de descarbonização no âmbito do RenovaBio e da política de subvenção ao óleo diesel, estabelecendo critério de distribuição proporcional do ônus entre os diversos elos da cadeia de combustíveis fósseis, em função de sua contribuição relativa para as emissões de gases de efeito estufa.

A experiência do RenovaBio demonstrou que a concentração das metas compulsórias exclusivamente no elo da distribuição pode gerar assimetria de encargos, com potencial repasse desproporcional de custos e distorções competitivas entre agentes que participam, em diferentes etapas, da mesma cadeia de valor dos combustíveis fósseis. Ao vincular a repartição do ônus à intensidade de emissões e ao volume comercializado, a emenda aproxima a política pública do critério material de responsabilidade proporcional pela poluição gerada, sem afastar o desenho institucional vigente do programa.



O dispositivo proposto não redistribui, por lei, as metas já estabelecidas, mas orienta a regulamentação para que a metodologia de cálculo e os instrumentos contratuais e de mercado considerados pela ANP e pelos agentes econômicos permitam uma internalização mais equilibrada dos custos de aquisição de Créditos de Descarbonização (CBIOS) e de outras medidas de mitigação ao longo da cadeia, evitando que um único segmento suporte, de forma excessiva, encargos que decorrem de uma externalidade comum.

Ao prever transparência, proporcionalidade e vedação à transferência desproporcional do ônus de descarbonização, a emenda contribui para reduzir riscos de judicialização, aumentar a previsibilidade regulatória e reforçar a legitimidade econômica e ambiental do RenovaBio, sem comprometer suas metas climáticas.

Sala da comissão, 16 de março de 2026.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)



EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 5º-1 ao Capítulo II da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 5º-1.** A habilitação e a manutenção do direito à subvenção econômica de que trata esta Medida Provisória ficam condicionadas à comprovação, pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, de que o produtor ou importador de óleo diesel:

I – encontra-se adimplente com as metas compulsórias anuais de redução de emissões de gases causadores do efeito estufa, incluindo a aquisição de Créditos de Descarbonização (CBIOS), na forma da legislação e regulamentação aplicáveis;

II – cumpre, de forma regular, as obrigações de adição compulsória de biocombustíveis aos combustíveis fósseis, conforme parâmetros estabelecidos pela ANP.

§ 1º O descumprimento das condições previstas nos incisos I e II acarretará a suspensão do pagamento da subvenção econômica, sem prejuízo da aplicação das penalidades previstas na Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, e na legislação do RenovaBio.

§ 2º A ANP disciplinará, em regulamentação específica, os procedimentos para verificação da adimplência e para comunicação aos órgãos responsáveis pela execução orçamentária da subvenção.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar que a política de subvenção econômica ao óleo diesel, medida de caráter excepcional e de impacto fiscal relevante, seja plenamente compatível com as metas de descarbonização da



matriz energética nacional e com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil no âmbito do Acordo de Paris.

O RenovaBio, instituído pela Lei nº 13.576, de 2017, estabelece metas obrigatórias de redução de emissões de gases de efeito estufa por meio da aquisição de Créditos de Descarbonização (CBIOS) e do cumprimento de percentuais mínimos de adição de biocombustíveis aos combustíveis fósseis. Tais obrigações incidem diretamente sobre os distribuidores de combustíveis, mas têm reflexos estruturais em toda a cadeia produtiva.

Ao condicionar o acesso à subvenção ao cumprimento dessas metas, a emenda promove coerência de política pública, evitando que recursos federais subvençionem agentes que descumpram normas ambientais de caráter compulsório. Além disso, reforça a efetividade do sistema de fiscalização da ANP e contribui para a consolidação do mercado de biocombustíveis e de créditos de descarbonização no País.

A medida está alinhada com o princípio da integração das políticas públicas, com a moralidade administrativa e com a necessária responsabilidade fiscal na concessão de benefícios econômicos.

Sala da comissão, 16 de março de 2026.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

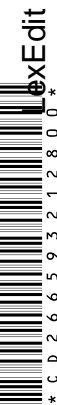
Acrescente-se art. 13-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** Em caráter excepcional, ficam suspensas, para o ano de 2026, as metas compulsórias de redução de emissões de gases causadores do efeito estufa estabelecidas no âmbito da Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), previstas na Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, bem como as correspondentes metas individuais dos distribuidores de combustíveis calculadas para esse período.

§ 1º A suspensão de que trata o caput não afasta a vigência da Política Nacional de Biocombustíveis nem a definição de metas para os anos posteriores, cabendo ao Conselho Nacional de Política Energética – CNPE e à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP ajustarem, em regulamento, a trajetória de cumprimento das metas a partir de 2027.

§ 2º Durante o ano de 2026, a aquisição, negociação e aposentadoria de Créditos de Descarboxinação (CBIOS) permanecerão facultadas a agentes obrigados e não obrigados, para fins de planejamento de longo prazo, gestão de portfólio e sinalização de mercado, vedada a aplicação de penalidades pelo não cumprimento de metas relativas a esse período.

§ 3º A suspensão prevista neste artigo deverá ser considerada, pelo Poder Executivo, na formulação da política de preços de combustíveis, tendo em vista a redução estimada de até R\$ 3,5 bilhões no custo regulatório repassado aos preços da gasolina e do diesel em 2026, em cenário de forte alta internacional do petróleo decorrente de conflitos armados, de forma a mitigar o impacto sobre o consumidor final.”



* C D 2 6 6 5 9 3 2 1 2 8 0 0 *

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suspender, de forma excepcional e restrita ao ano de 2026, as metas compulsórias de aquisição de Créditos de Descarbonização (CBIOs) no âmbito do RenovaBio, em razão do cenário extraordinário de alta de combustíveis associado à guerra e ao aumento dos preços internacionais do petróleo, com reflexos diretos sobre o mercado brasileiro.

Estudos de entidades do setor e de órgãos de controle indicam que o cumprimento das metas de CBIOs pode gerar, em um único ano, impacto da ordem de bilhões de reais nos custos da cadeia de combustíveis, com repasse aos preços da gasolina e do diesel nas bombas, estimando-se, para 2026, um alívio potencial de aproximadamente R\$ 3,5 bilhões com a suspensão das metas, a depender do volume de CBIOs exigido e do seu preço médio.

Esse montante não se converte, de forma direta e transparente, em redução do valor da gasolina e do diesel para o consumidor, nem em investimentos estruturantes financiados pelo orçamento federal, o que recomenda calibragem temporária do instrumento em contexto de crise geopolítica e inflação elevada de combustíveis.

Ao propor a suspensão apenas das metas de 2026, sem revogar a Lei nº 13.576, de 2017, nem comprometer a trajetória plurianual de descarbonização, a emenda preserva o RenovaBio como política de Estado, mas abre espaço para que o governo federal priorize, neste ano, a redução de preços ao consumidor e a proteção da atividade econômica, reduzindo o custo regulatório suportado pela sociedade em um momento de forte estresse internacional.



Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)
deputado federal



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266593212800>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se § 2º ao art. 9º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 9º

.....

§ 2º Considerando sua natureza jurídica de mera recomposição patrimonial, os valores recebidos a título de subvenção econômica, independentemente do tratamento contábil a eles conferido, não integram a base de cálculo de quaisquer tributos federais, inclusive IRPJ, CSLL, PIS/Pasep e Cofins. Fica revogado o §3º, II do art. 3º do Decreto 12878/2C.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa explicitar a natureza jurídica da subvenção econômica instituída pelo Governo Federal e definir seus devidos efeitos tributários. Considerando que a subvenção econômica tem por finalidade a recomposição de preços em face da desoneração tributária promovida, não se configura como benefício fiscal autônomo.

Por conseguinte, considerando que os valores a título de subvenção econômica não representam receita, faturamento ou acréscimo patrimonial do agente econômico, não deverão se sujeitar à tributação por IRPJ/CLLL, PIS/COFINS ou quaisquer outros tributos federais. Tributar tais montantes significaria



* C D 2 6 8 6 3 2 5 5 4 7 0 0 *
ExEdit

reintroduzir, por via transversa, o ônus financeiro que a própria norma busca eliminar.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 15 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 15.** Fica revogado o § 6º do artigo 3º-A da Lei 10.848, de 15 de março de 2004.”

JUSTIFICAÇÃO

O atual contexto geopolítico internacional tem intensificado a volatilidade e a elevação dos preços dos combustíveis fósseis, notadamente do óleo diesel. Considerando que parcela relevante da segurança energética brasileira ainda depende do despacho de usinas termelétricas movidas a combustíveis fósseis, especialmente para atendimento da demanda de ponta, observa-se a internalização direta dessa volatilidade nos custos da energia elétrica. A dependência de insumos precificados em moeda estrangeira e sujeitos a choques exógenos compromete a resiliência da matriz elétrica nacional e exerce pressão inflacionária sobre a economia doméstica.

A revogação do dispositivo em questão constitui medida regulatória necessária para viabilizar a adequada inserção dos sistemas de armazenamento nos mecanismos de contratação, em especial nos leilões de reserva de capacidade. A atual modelagem normativa impõe barreiras à participação dessas tecnologias, restringindo sua integração ao sistema elétrico e retardando o processo de modernização da infraestrutura energética nacional. A eliminação desse entrave regulatório permitirá que o armazenamento contribua para a otimização do despacho, redução do acionamento de usinas térmicas inflexíveis e mitigação da formação de preços ancorados em combustíveis fósseis.



A incorporação de sistemas de armazenamento de energia em baterias (Battery Energy Storage Systems – BESS) configura-se como instrumento estratégico de política energética, com impactos positivos tanto sob a ótica da eficiência operacional quanto da segurança energética. Tais sistemas permitem o armazenamento do excedente de geração renovável – caracteristicamente abundante e de menor custo marginal no Brasil – para posterior despacho em períodos de maior demanda, atuando como substitutos eficientes do despacho termelétrico. Trata-se, portanto, da substituição de custos variáveis elevados e sujeitos à volatilidade externa por ativos de natureza predominantemente fixa, com menor intensidade carbônica e maior previsibilidade.

Destaca-se que os sistemas de armazenamento prestam serviços ancilares de natureza sistêmica, beneficiando a totalidade dos agentes do setor elétrico. Entre esses serviços, destacam-se o controle de frequência, a gestão de congestionamentos na rede, o suporte ao atendimento da carga em horários de ponta e a postergação de investimentos em expansão da transmissão. Diante desse caráter difuso dos benefícios, a alocação de custos deve observar critérios de compartilhamento proporcional, em consonância com os princípios de eficiência, modicidade tarifária e equilíbrio regulatório.

Importante ressaltar que a imputação exclusiva desses custos ao segmento de geração, além de desincentivar investimentos em fontes renováveis, compromete a isonomia regulatória e introduz assimetrias indevidas no ambiente de contratação. Trata-se de custos não plenamente previsíveis ou gerenciáveis pelos agentes, com impactos significativos sobre o equilíbrio econômico-financeiro dos projetos, especialmente aqueles estruturados com base em contratos de longo prazo (PPAs). Tal cenário tende a elevar a percepção de risco regulatório, com efeitos negativos sobre a atração de capital, inclusive estrangeiro.

Portanto, a supressão do referido dispositivo mostra-se medida imprescindível para assegurar a introdução eficiente e equitativa das tecnologias de armazenamento no setor elétrico brasileiro, preservando a competitividade das fontes renováveis e contribuindo para uma transição energética segura,



sustentável e menos suscetível às oscilações do mercado internacional de combustíveis fósseis.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Danilo Forte
(UNIÃO - CE)
Deputado Federal



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266364387100>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Danilo Forte





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 13-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** Os requerimentos de concessão, renovação, alteração, transferência e cancelamento de licenças, autorizações, habilitações, registros e alvarás regulatórios de competência da ANP, para atividades de agentes regulados no setor de petróleo, gás natural, biocombustíveis e derivados, submetem-se ao regime de aprovação tácita na hipótese de inobservância dos prazos máximos de análise estabelecidos neste artigo

§ 1º Para fins deste artigo, considera-se aprovação tácita o deferimento automático do requerimento, com plenos efeitos jurídicos, decorrente do simples transcurso do prazo máximo de análise sem manifestação conclusiva da ANP;

§ 2º Os prazos de análise dos requerimentos serão suspensos, por uma única vez, quando a ANP, no prazo de até dez dias úteis a contar do protocolo, notificar o requerente, por meio eletrônico, para sanar irregularidade formal, apresentar esclarecimento ou complementar documentação, hipótese em que:

I - a notificação deverá especificar, de forma precisa e exaustiva, cada item a ser sanado ou complementado, vedada a formulação de exigências genéricas ou sucessivas;



II – o prazo voltará a correr integralmente a partir do protocolo da resposta pelo requerente, sendo vedada nova suspensão pela mesma exigência ou por exigência que pudesse ter sido formulada na notificação original.

§ 3º Configurada a aprovação tácita, a ANP deverá, no prazo de até três dias úteis após o transcurso do prazo máximo, emitir e publicar certificado eletrônico de aprovação tácita em nome do requerente, contendo:

I – a identificação do requerente e do empreendimento;

II – a descrição do ato regulatório aprovado tacitamente;

III – a data de protocolo do requerimento completo e a data de configuração da aprovação tácita;

IV – o número do processo administrativo de origem;

V – as condicionantes, restrições e obrigações regulatórias inerentes à categoria do ato aprovado, aplicáveis independentemente da forma de aprovação.

§ 4º O certificado de aprovação tácita produzirá os mesmos efeitos jurídicos do ato administrativo expresso equivalente, tendo validade e vigência idênticas às previstas na regulamentação aplicável à categoria do ato, e habilitará o requerente para todos os fins, inclusive perante terceiros, instituições financeiras e outros órgãos reguladores.

§ 5º Caso a ANP não emita o certificado no prazo previsto no § 4º, o próprio requerente poderá declarar, por escrito protocolado junto à ANP e ao Ministério de Minas e Energia, a configuração da aprovação tácita, com o mesmo efeito jurídico do certificado, instruída com a cópia do protocolo do requerimento completo e a comprovação do transcurso do prazo máximo.

§ 6º A aprovação tácita não se aplica a:



I – atos regulatórios que dependam, por força de lei, de prévia manifestação de outro órgão ou entidade externa à ANP, hipótese em que o prazo será contado somente após o recebimento da referida manifestação;

II – requerimentos que envolvam atividades classificadas como de alto risco à segurança de instalações, à saúde humana ou ao meio ambiente, na forma de resolução motivada da Diretoria Colegiada da ANP, publicada com antecedência mínima de noventa dias;

III – requerimentos incompletos, assim declarados expressamente pela ANP no prazo e na forma do § 2º.

§ 7º A ANP deverá manter, em sítio eletrônico de acesso público e em tempo real, painel de acompanhamento de todos os requerimentos protocolados, contendo:

I – o número do processo, a categoria do ato e a data de protocolo;

II – o prazo máximo aplicável e a data limite para decisão;

III – a situação atual do processo detalhada por etapa;

IV – a identificação da unidade organizacional responsável pela análise.

§ 8º A ANP deverá regulamentar os procedimentos de que trata este artigo no prazo de trinta dias contados da publicação desta Medida Provisória, vedada a imposição de requisitos adicionais àqueles previstos neste artigo ou que dificultem, por via indireta, o acesso ao regime de aprovação tácita.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.



JUSTIFICAÇÃO

A morosidade regulatória da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP é um dos principais entraves à competitividade do setor de petróleo, gás natural e biocombustíveis no Brasil. Empreendimentos inteiramente concluídos sob o ponto de vista técnico, com instalações prontas, investimentos realizados e trabalhadores contratados, permanecem paralisados por meses – e, em muitos casos, por anos – aguardando a manifestação de servidores cujas carreiras e remunerações não são afetadas pela demora na análise dos processos. Esse ambiente regulatório assimétrico gera custos financeiros imensuráveis para os agentes privados, desestimula investimentos e restringe a concorrência.

O instituto da aprovação tácita – também chamado de silêncio administrativo positivo – não é novidade no ordenamento jurídico brasileiro. A Lei de Liberdade Econômica (Lei nº 13.874, de 2019) consagrou, em seu art. 3º, IX, o direito do particular à “aprovação tácita de solicitações, caso os órgãos competentes não se manifestem no prazo legal”. A Lei Federal do Processo Administrativo (Lei nº 9.784, de 1999) determina, em seu art. 49, que os processos administrativos deverão ser concluídos em até trinta dias, prorrogáveis por igual período mediante decisão motivada. No entanto, esses comandos gerais carecem de operacionalização específica para o setor de petróleo e gás.

O mecanismo de suspensão por única vez, combinado com a vedação a exigências genéricas ou sucessivas, é o instrumento central para coibir a prática, amplamente documentada em fiscalizações da CGU e do TCU, pela qual servidores formulam exigências protelatórias em série, sem que cada resposta do administrado ponha fim ao



ciclo de questionamentos. A emenda estabelece que a ANP deve, na primeira e única notificação, esgotar todas as exigências cabíveis, responsabilizando o servidor que omitir exigências relevantes para formulá-las posteriormente como fundamento de novo prazo.

A exigência de painel público de acompanhamento em tempo real é medida de transparência que cria um mecanismo de controle social direto sobre a ANP. A publicidade dos prazos e da situação de cada processo desestimula a omissão e permite que agentes econômicos, parlamentares, entidades setoriais e órgãos de controle acompanhem a performance regulatória da agência. Trata-se de concretização direta dos princípios da publicidade e da eficiência previstos no caput do art. 37 da Constituição Federal.

As exclusões previstas no § 6º são necessárias e suficientes para preservar o interesse público em situações excepcionais. A exigência de que as categorias excluídas por razões de segurança ou risco ambiental sejam definidas por resolução motivada do Conselho Diretor, publicada com noventa dias de antecedência, impede que a ANP esvazie o instituto por via regulamentar, ampliando as exceções de forma indiscriminada. Trata-se de mecanismo de deferência regulatória com controle legislativo, plenamente compatível com o modelo institucional das agências reguladoras estabelecido pela Lei nº 13.848, de 2019.

Por fim, a inserção desta emenda em lei que trata especificamente do setor de combustíveis e da ANP é constitucionalmente adequada do ponto de vista da pertinência temática, respeitando a orientação jurisprudencial do Supremo Tribunal Federal quanto à necessidade de contiguidade material entre



o tema da MP e as matérias inseridas por emenda parlamentar (ADI 5.127, rel. Min. Rosa Weber).

Diante do exposto, a aprovação desta emenda representa um avanço estrutural na qualidade do ambiente regulatório brasileiro para o setor de energia, reduzindo custos de conformidade, incentivando investimentos, fomentando a concorrência e assegurando que o poder público cumpra, de fato, o dever constitucional de eficiência na prestação dos serviços administrativos. Solicita-se, portanto, o apoio dos nobres pares.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Julio Lopes
(PP - RJ)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se nova redação ao art. 4º; e acrescente-se art. 9º-1 ao Capítulo V da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 4º** Competem à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP a operacionalização, a apuração do valor, a verificação de conformidade, o pagamento da subvenção econômica e a transparência ativa das informações relativas à execução desta Medida Provisória, na forma estabelecida em regulamento.”

“**Art. 9º-1.** A ANP manterá portal eletrônico de transparência, de acesso público e gratuito, com atualização mensal, contendo, no mínimo:

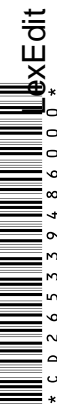
I – por empresa habilitada e por região, os volumes habilitados, os volumes validados, os valores requeridos, os valores pagos, os valores glosados, o preço de referência aplicável e a diferença apurada para fins de cálculo da subvenção econômica;

II – por empresa habilitada e por região, a identificação do período de apuração, da data de pagamento e da metodologia de cálculo adotada;

III – por região, a estimativa de repasse da subvenção ao mercado interno, com indicação expressa da metodologia, das premissas e das limitações do cálculo;

IV – as receitas arrecadadas com o imposto de exportação de que tratam os arts. 10 e 12, discriminadas, no mínimo, por produto, por região e por período de apuração, e, quando juridicamente possível, por empresa;

V – o saldo acumulado da subvenção econômica, o montante já executado e o saldo remanescente em relação ao limite previsto no art. 2º;



* CD 265339486000 *
ExEdit

VI – nota técnica mensal da ANP com avaliação fundamentada sobre a manutenção, revisão ou extinção do programa, considerados seus efeitos sobre abastecimento, modicidade de preços e repasse ao mercado interno.

§ 1º As informações de que trata o caput deverão ser divulgadas até o 15º (décimo quinto) dia útil do mês subsequente ao de referência, em formato aberto, legível por máquina e apto a tratamento automatizado.

§ 2º Para o cumprimento do disposto neste artigo, a ANP poderá solicitar e receber da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, da Secretaria de Comércio Exterior, do Serviço Federal de Processamento de Dados – Serpro, da Secretaria-Executiva do Conselho Nacional de Política Fazendária – Confaz e de outros órgãos e entidades da administração pública federal as informações necessárias à consolidação e divulgação dos dados.

§ 3º A divulgação das informações observará a proteção de dados pessoalmente identificáveis e o sigilo fiscal, comercial e empresarial legalmente protegido, sem prejuízo da publicidade dos valores de subvenção econômica pagos com recursos públicos e da divulgação agregada sempre que a individualização não for juridicamente cabível.

§ 4º O portal deverá manter série histórica, versão metodológica, identificação das bases de dados utilizadas e mecanismo de pesquisa por empresa, região e período.

§ 5º O regulamento disporá sobre os padrões de interoperabilidade, auditoria, rastreabilidade e integridade das informações divulgadas nos termos deste artigo.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda aperfeiçoa a Medida Provisória nº 1.340, de 2026, ao instituir mecanismo de transparência ativa, periódica e padronizada sobre a execução da subvenção econômica ao diesel e sobre o imposto de exportação a ela associado. A própria Exposição de Motivos afirma que a MP foi concebida em caráter emergencial para responder a um choque recente no



mercado internacional de petróleo e combustíveis, com o objetivo de mitigar seus efeitos econômicos e sociais sobre o mercado doméstico. Também registra que a subvenção busca interromper ou atenuar a transmissão do choque ao consumidor final, enquanto o imposto de exportação sobre o diesel pretende evitar arbitragem e assegurar que o benefício se traduza em disponibilidade e modicidade no mercado interno.

Se a medida possui fundamento emergencial, impacto fiscal relevante e finalidade expressa de estabilização do abastecimento e dos preços, é indispensável que sua execução seja acompanhada por publicidade tempestiva e verificável. A Exposição de Motivos ainda informa que os instrumentos são coordenados entre si, que a subvenção está limitada a R\$ 10 bilhões e que seus efeitos devem ser considerados no acompanhamento fiscal do exercício. Isso reforça a necessidade de um portal público que permita ao Congresso Nacional, aos órgãos de controle e à sociedade acompanhar, mês a mês, volumes beneficiados, valores pagos, preço de referência, receitas arrecadadas e evidências de repasse ao mercado interno.

O estudo da Empresa de Pesquisa Energética – EPE sobre experiências internacionais em mecanismos de suavização de preços informa que a publicação foi elaborada justamente para aumentar a disponibilidade de informações, favorecendo a tomada de decisão no setor de energia. O mesmo estudo observa que os preços domésticos de combustíveis são fortemente influenciados por preços do petróleo, câmbio, custos logísticos e tributação ou subsídios, e que, em contextos de elevada volatilidade, diferentes países recorrem a instrumentos de estabilização.

Nos registros gerais do estudo, a EPE também ressalta que a operacionalização de mecanismos de estabilização deve atentar para o risco de contingenciamento de recursos, para o descasamento temporal entre o fato gerador da compensação e a efetiva disponibilização financeira, bem como para a sustentabilidade das reservas e o prazo final da iniciativa. Tais preocupações são diretamente atendidas pela criação de um portal de transparência com atualização mensal, série histórica, memória metodológica e avaliação técnica sobre a manutenção ou extinção do programa.



A presente emenda, portanto, não altera a finalidade da Medida Provisória. Apenas lhe agrega governança, rastreabilidade, controle social e previsibilidade, reduzindo o risco de conflito entre política energética, execução orçamentária e tributação extraordinária, além de qualificar o debate legislativo e regulatório sobre a continuidade da medida.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 13-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** Em caráter excepcional, ficam suspensas, para o ano de 2026, as metas compulsórias de redução de emissões de gases causadores do efeito estufa estabelecidas no âmbito da Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), previstas na Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, bem como as correspondentes metas individuais dos distribuidores de combustíveis calculadas para esse período.

§ 1º A suspensão de que trata o caput não afasta a vigência da Política Nacional de Biocombustíveis nem a definição de metas para os anos posteriores, cabendo ao Conselho Nacional de Política Energética – CNPE e à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP ajustarem, em regulamento, a trajetória de cumprimento das metas a partir de 2027.

§ 2º Durante o ano de 2026, a aquisição, negociação e aposentadoria de Créditos de Descarboxinação (CBIOS) permanecerão facultadas a agentes obrigados e não obrigados, para fins de planejamento de longo prazo, gestão de portfólio e sinalização de mercado, vedada a aplicação de penalidades pelo não cumprimento de metas relativas a esse período.

§ 3º A suspensão prevista neste artigo deverá ser considerada, pelo Poder Executivo, na formulação da política de preços de combustíveis, tendo em vista a redução estimada de até R\$ 3,5 bilhões no custo regulatório repassado aos preços da gasolina e do diesel em 2026, em cenário de forte alta internacional do petróleo decorrente de conflitos armados, de forma a mitigar o impacto sobre o consumidor final.”



Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suspender, de forma excepcional e restrita ao ano de 2026, as metas compulsórias de aquisição de Créditos de Descarbonização (CBIOs) no âmbito do RenovaBio, em razão do cenário extraordinário de alta de combustíveis associado à guerra e ao aumento dos preços internacionais do petróleo, com reflexos diretos sobre o mercado brasileiro.

Estudos de entidades do setor e de órgãos de controle indicam que o cumprimento das metas de CBIOs pode gerar, em um único ano, impacto da ordem de bilhões de reais nos custos da cadeia de combustíveis, com repasse aos preços da gasolina e do diesel nas bombas, estimando-se, para 2026, um alívio potencial de aproximadamente R\$ 3,5 bilhões com a suspensão das metas, a depender do volume de CBIOs exigido e do seu preço médio.

Esse montante não se converte, de forma direta e transparente, em redução do valor da gasolina e do diesel para o consumidor, nem em investimentos estruturantes financiados pelo orçamento federal, o que recomenda calibragem temporária do instrumento em contexto de crise geopolítica e inflação elevada de combustíveis.

Ao propor a suspensão apenas das metas de 2026, sem revogar a Lei nº 13.576, de 2017, nem comprometer a trajetória plurianual de descarbonização, a emenda preserva o RenovaBio como política de Estado, mas abre espaço para que o governo federal priorize, neste ano, a redução de preços ao consumidor e a proteção da atividade econômica, reduzindo o custo regulatório suportado pela sociedade em um momento de forte estresse internacional.



Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)
deputado federal



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264826470900>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao art. 10 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 10.** O imposto sobre a exportação de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, classificados no código 2709 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), incidirá quando o preço médio mensal do barril de petróleo tipo Brent no mercado internacional superar cem dólares americanos (US\$ 100,00), apurado na forma estabelecida em regulamento.

§ 1º Quando verificada a condição prevista no caput, a alíquota do imposto de exportação será determinada de acordo com a faixa de preço do barril de petróleo tipo Brent, nos seguintes termos:

I – acima de US\$ 100,00 (cem dólares americanos) e até US\$ 109,99 (cento e nove dólares e noventa e nove centavos americanos): alíquota de 1% (um por cento);

II – acima de US\$ 110,00 (cento e dez dólares americanos) e até US\$ 119,99 (cento e dezenove dólares e noventa e nove centavos americanos): alíquota de 2% (dois por cento);

III – acima de US\$ 120,00 (cento e vinte dólares americanos) e até US\$ 129,99 (cento e vinte e nove dólares e noventa e nove centavos americanos): alíquota de 3% (três por cento);

IV – acima de US\$ 130,00 (cento e trinta dólares americanos) e até US\$ 139,99 (cento e trinta e nove dólares e noventa e nove centavos americanos): alíquota de 4% (quatro por cento);



V - acima de US\$ 140,00 (cento e quarenta dólares americanos): alíquota de 5% (cinco por cento).

§ 2º As alíquotas previstas no § 1º serão aplicadas de forma progressiva por faixas de preço, incidindo exclusivamente sobre a parcela do valor do barril de petróleo que exceder os limites inferiores de cada faixa, vedada a aplicação da alíquota correspondente sobre o valor total da operação.

§ 3º Para fins de enquadramento na escala prevista no § 1º será utilizado o preço médio mensal do barril de petróleo tipo Brent verificado no mês imediatamente anterior ao da exportação, com base em cotações oficiais divulgadas por fonte a ser definida em regulamento.

§ 4º Na hipótese de o preço médio apurado na forma do § 3º ser igual ou inferior a cem dólares americanos (US\$ 100,00), o imposto de exportação não incidirá sobre as operações de que trata o caput.

§ 5º A conversão do preço do barril para fins de enquadramento nas faixas previstas no § 1º será realizada com base na taxa de câmbio de venda divulgada pelo Banco Central do Brasil, correspondente à média do período de referência estabelecido em regulamento.

§ 6º O Poder Executivo regulamentará os procedimentos de apuração, enquadramento e cobrança do imposto de que trata este artigo, podendo delegar competências a órgãos e entidades da administração federal.' (NR)'.”

JUSTIFICAÇÃO

Na condição de membro da bancada do Livre Mercado, apresento a seguinte emenda, que tem por objetivo substituir a alíquota fixa de 12% (doze por cento) do imposto de exportação sobre



óleos brutos de petróleo, prevista no art. 10 da Medida Provisória nº 1.340/2026, por um modelo de tributação progressiva e condicional, vinculado ao comportamento do preço do barril de petróleo tipo Brent no mercado internacional. O texto original da MP nº 1.340/2026 institui uma alíquota de 12% sobre o valor total das exportações de petróleo bruto, sem qualquer condicionalidade relacionada ao nível de preço da commodity no mercado internacional.

Inicialmente, é de se dizer que o imposto de exportação sobre petróleo somente se justifica como instrumento de política econômica quando os preços internacionais atingem patamares elevados o suficiente para gerar pressão sobre o mercado interno de combustíveis. Abaixo desse limiar, a incidência do tributo representa uma penalização injustificada ao setor exportador, sem contrapartida em benefício para o consumidor nacional.

De tal maneira, a presente emenda adota modelo de tributação já consagrado em outros ordenamentos jurídicos produtores de petróleo, que reconhece a necessidade de calibrar a intervenção tributária ao comportamento efetivo dos preços da commodity. Ao estabelecer o limiar de US\$ 100,00 por barril como ponto de ativação do imposto, a proposta assegura que o IE somente incidirá em cenários nos quais os preços internacionais estejam em patamar extraordinário, que justifique uma resposta de política pública.

A escala progressiva, que parte de 1% (um por cento) para preços entre US\$ 100,00 e US\$ 109,99 por barril e alcança o teto de 5% (cinco por cento) para preços acima de US\$ 140,00 por barril, garante proporcionalidade entre a intensidade da intervenção e a magnitude do fator que a justifica. Quanto mais elevado o preço do petróleo, maior



o potencial de impacto sobre o mercado interno de combustíveis e, portanto, maior a legitimidade da intervenção tributária.

O setor de petróleo e gás caracteriza-se por elevados custos de exploração, produção e escoamento, além de ciclos de investimento de longo prazo que dependem de previsibilidade regulatória. A adoção de um modelo de tributação progressiva e automaticamente vinculada a variáveis de mercado contribui para a estabilidade do ambiente regulatório, na medida em que torna o IE um instrumento previsível e calibrado, e não uma medida arbitrária e descolada das condições econômicas que a justificam.

A utilização do preço médio mensal do barril de Brent como parâmetro de referência, combinada com a conversão pela taxa de câmbio do Banco Central do Brasil, garante objetividade e impessoalidade na apuração da alíquota aplicável, afastando qualquer margem de incerteza quanto ao regime tributário incidente em cada período.

A Medida Provisória nº 1.340/2026 foi editada com o objetivo declarado de mitigar os efeitos da elevação dos preços do diesel no mercado interno, decorrente de tensões geopolíticas e oscilações nos mercados internacionais de commodities energéticas. O imposto de exportação, no contexto da MP, funciona como instrumento de desincentivo à arbitragem do petróleo para o mercado externo em detrimento do abastecimento interno.

Nesse sentido, a progressividade proposta é mais adequada ao próprio objetivo da MP do que a alíquota fixa: ela assegura que o desincentivo à exportação será proporcional ao incentivo econômico que os preços internacionais criam para tal arbitragem. Quando o barril custa menos de US\$ 100,00, esse incentivo é reduzido e a incidência do



IE seria injustificada; quando o barril supera US\$ 140,00, o diferencial de preço entre os mercados externo e interno justifica uma resposta mais intensa do Estado.

Por essas razões, propõe-se a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 10 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 10.

Parágrafo único. A alíquota fixada no caput deste artigo vigorará até o dia 10 de julho de 2026.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo estabelecer prazo de vigência para a alíquota do imposto de exportação prevista no art. 10, de modo a assegurar o caráter temporário e excepcional da medida.

A Medida Provisória nº 1.340/2026 foi editada em contexto de elevação conjuntural dos preços internacionais do petróleo e de pressões sobre o mercado de combustíveis, circunstância que motivou a adoção de medidas emergenciais voltadas à mitigação de impactos sobre o preço do diesel no mercado interno.

Nesse contexto, a instituição de imposto de exportação sobre o petróleo deve ser tratada como instrumento transitório de política econômica, vinculado à situação específica que motivou a edição da medida provisória. A ausência de prazo expresso para sua vigência pode gerar insegurança regulatória e imprevisibilidade para



o setor de petróleo e gás natural, cuja dinâmica de investimentos se baseia em planejamento de longo prazo.

Ao estabelecer que a alíquota vigorará até 10 de julho de 2026, prazo equivalente a aproximadamente 120 dias, preserva-se o objetivo emergencial da medida, ao mesmo tempo em que se evita a permanência de um tributo de natureza extraordinária sem a devida reavaliação de sua necessidade.

Dessa forma, a proposta contribui para assegurar maior previsibilidade regulatória, proporcionalidade e coerência com o caráter temporário das medidas adotadas, razão pela qual se propõe a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 12 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 12.

Parágrafo único. O imposto de que trata o caput do art. 12 não incidirá sobre diesel marítimo utilizado no abastecimento de embarcações de longo curso.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo evitar a incidência do imposto sobre o diesel marítimo destinado ao abastecimento de embarcações de longo curso, preservando a competitividade logística e portuária do país.

O combustível utilizado no abastecimento de embarcações que operam no transporte marítimo internacional integra uma cadeia logística altamente competitiva, na qual diferenças tributárias podem influenciar diretamente a escolha do porto de abastecimento pelas embarcações. A incidência do imposto nesses casos tende a deslocar o abastecimento para portos estrangeiros, com prejuízos para a atividade portuária e para a arrecadação associada às operações realizadas em território nacional.



Além disso, o diesel marítimo destinado ao transporte de longo curso está diretamente relacionado ao fluxo de comércio exterior brasileiro, que depende de condições logísticas eficientes e competitivas para viabilizar a exportação e a importação de mercadorias.

Dessa forma, a exclusão proposta busca evitar distorções econômicas e preservar a competitividade dos portos brasileiros, garantindo que a medida não produza efeitos adversos sobre o comércio exterior e sobre as atividades logísticas associadas ao transporte marítimo internacional.

Por essas razões, propõe-se a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao art. 10 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 10.** O imposto sobre a exportação de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, classificados no código 2709 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), incidirá quando o preço médio mensal do barril de petróleo tipo Brent no mercado internacional superar cem dólares americanos (US\$ 100,00), apurado na forma estabelecida em regulamento.

§ 1º Quando verificada a condição prevista no caput, a alíquota do imposto de exportação será determinada de acordo com a faixa de preço do barril de petróleo tipo Brent, nos seguintes termos:

I – acima de US\$ 100,00 (cem dólares americanos) e até US \$ 109,99 (cento e nove dólares e noventa e nove centavos americanos): alíquota de 1% (um por cento);

II – acima de US\$ 110,00 (cento e dez dólares americanos) e até US\$ 119,99 (cento e dezenove dólares e noventa e nove centavos americanos): alíquota de 2% (dois por cento);

III – acima de US\$ 120,00 (cento e vinte dólares americanos) e até US\$ 129,99 (cento e vinte e nove dólares e noventa e nove centavos americanos): alíquota de 3% (três por cento);

IV – acima de US\$ 130,00 (cento e trinta dólares americanos) e até US\$ 139,99 (cento e trinta e nove dólares e noventa e nove centavos americanos): alíquota de 4% (quatro por cento);



V - acima de US\$ 140,00 (cento e quarenta dólares americanos): alíquota de 5% (cinco por cento).

§ 2º Para fins do As alíquotas previstas no § 1º serão aplicadas de forma progressiva por faixas de preço, incidindo exclusivamente sobre a parcela do valor do barril de petróleo que exceder os limites inferiores de cada faixa, vedada a aplicação da alíquota correspondente sobre o valor total da operação.

§ 3º Para fins de enquadramento na escala prevista no § 1º será utilizado o preço médio mensal do barril de petróleo tipo Brent verificado no mês imediatamente anterior ao da exportação, com base em cotações oficiais divulgadas por fonte a ser definida em regulamento.

§ 4º Na hipótese de o preço médio apurado na forma do § 3º ser igual ou inferior a cem dólares americanos (US\$ 100,00), o imposto de exportação não incidirá sobre as operações de que trata o caput.

§ 5º A conversão do preço do barril para fins de enquadramento nas faixas previstas no § 1º será realizada com base na taxa de câmbio de venda divulgada pelo Banco Central do Brasil, correspondente à média do período de referência estabelecido em regulamento.

§ 6º O Poder Executivo regulamentará os procedimentos de apuração, enquadramento e cobrança do imposto de que trata este artigo, podendo delegar competências a órgãos e entidades da administração federal.’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo substituir a alíquota fixa de 12% (doze por cento) do imposto de exportação sobre óleos brutos de petróleo, prevista no art. 10 da Medida Provisória nº



1.340/2026, por um modelo de tributação progressiva e condicional, vinculado ao comportamento do preço do barril de petróleo tipo Brent no mercado internacional.

O texto original da MP nº 1.340/2026 institui uma alíquota de 12% sobre o valor total das exportações de petróleo bruto, sem qualquer condicionalidade relacionada ao nível de preço da commodity no mercado internacional.

Inicialmente, é de se dizer que o imposto de exportação sobre petróleo somente se justifica como instrumento de política econômica quando os preços internacionais atingem patamares

elevados o suficiente para gerar pressão sobre o mercado interno de combustíveis. Abaixo desse limiar, a incidência do tributo representa uma penalização injustificada ao setor exportador, sem contrapartida em benefício para o consumidor nacional.

De tal maneira, a presente emenda adota modelo de tributação já consagrado em outros ordenamentos jurídicos produtores de petróleo, que reconhece a necessidade de calibrar a intervenção tributária ao comportamento efetivo dos preços da commodity. Ao estabelecer o limiar de US\$ 100,00 por barril como ponto de ativação do imposto, a proposta assegura que o IE somente incidirá em cenários nos quais os preços internacionais estejam em patamar extraordinário, que justifique uma resposta de política pública.

A escala progressiva, que parte de 1% (um por cento) para preços entre US\$ 100,00 e US\$ 109,99 por barril e alcança o teto de 5% (cinco por cento) para preços acima de US\$ 140,00 por barril, garante proporcionalidade entre a intensidade da intervenção e a magnitude



do fator que a justifica. Quanto mais elevado o preço do petróleo, maior o potencial de impacto sobre o mercado interno de combustíveis e, portanto, maior a legitimidade da intervenção tributária.

O setor de petróleo e gás caracteriza-se por elevados custos de exploração, produção e escoamento, além de ciclos de investimento de longo prazo que dependem de previsibilidade regulatória. A adoção de um modelo de tributação progressiva e automaticamente vinculada a variáveis de mercado contribui para a estabilidade do ambiente regulatório, na medida em que torna o IE um instrumento previsível e calibrado, e não uma medida arbitrária e descolada das condições econômicas que a justificam.

A utilização do preço médio mensal do barril de Brent como parâmetro de referência, combinada com a conversão pela taxa de câmbio do Banco Central do Brasil, garante objetividade e impessoalidade na apuração da alíquota aplicável, afastando qualquer margem de incerteza quanto ao regime tributário incidente em cada período.

A Medida Provisória nº 1.340/2026 foi editada com o objetivo declarado de mitigar os efeitos da elevação dos preços do diesel no mercado interno, decorrente de tensões geopolíticas e oscilações nos mercados internacionais de commodities energéticas. O imposto de exportação, no contexto da MP, funciona como instrumento de desincentivo à arbitragem do petróleo para o mercado externo em detrimento do abastecimento interno.

Nesse sentido, a progressividade proposta é mais adequada ao próprio objetivo da MP do que a alíquota fixa: ela assegura que o desincentivo à exportação será proporcional ao



incentivo econômico que os preços internacionais criam para tal arbitragem. Quando o barril custa menos de US\$ 100,00, esse incentivo é reduzido e a incidência do IE seria injustificada; quando o barril supera US\$ 140,00, o diferencial de preço entre os mercados externo e interno justifica uma resposta mais intensa do Estado.

Por essas razões, propõe-se a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Suprimam-se os arts. 10 a 12 da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1340/2026 foi editada com o objetivo declarado de mitigar os efeitos da elevação dos preços do diesel no mercado interno, por meio da concessão de subvenção econômica e da redução de tributos incidentes sobre o combustível. Entretanto, os arts. 10, 11 e 12 introduzem medidas que se afastam desse objetivo e produzem efeitos econômicos, federativos e regulatórios potencialmente adversos.

Ao instituir imposto de exportação de 12% sobre o petróleo bruto e de 50% sobre a exportação de óleo diesel, cria-se uma intervenção tributária de grande magnitude em um setor altamente integrado ao mercado internacional. A medida reduz a competitividade do petróleo brasileiro no comércio exterior e gera insegurança regulatória em um segmento intensivo em capital e planejamento de longo prazo.

Além disso, a tributação sobre as exportações afeta diretamente a base de cálculo das Participações Especiais, previstas na Lei nº 9.478/1997. Como esse tributo é dedutível da receita utilizada para o cálculo dessas participações, sua incidência pode reduzir os repasses destinados a estados e municípios produtores em valores entre R\$ 1,5 bilhão e R\$ 3 bilhões ao ano, sem qualquer mecanismo de compensação aos entes subnacionais. Na prática, portanto, os dispositivos produzem uma transferência indireta de receitas de estados e municípios para a União, uma vez que o imposto de exportação constitui receita exclusiva federal,



enquanto a redução das participações especiais impacta negativamente as receitas compartilhadas no âmbito federativo.

Há também preocupações quanto à segurança jurídica da medida, considerando precedentes recentes de judicialização relacionados à utilização do imposto de exportação sobre petróleo. A reincidência dessa estratégia tributária reforça a percepção de instabilidade regulatória no setor e pode comprometer a previsibilidade necessária para decisões de investimento de longo prazo.

Por fim, cabe destacar que os dispositivos ora suprimidos não garantem redução efetiva do preço final do diesel ao consumidor, pois não existe mecanismo legal que assegure o repasse integral das medidas ao longo da cadeia de comercialização. Dessa forma, o setor produtivo passa a suportar um aumento de carga tributária com impacto certo, enquanto o benefício esperado para o consumidor permanece incerto.

Diante desses fatores, entende-se que a supressão dos arts. 10, 11 e 12 é necessária para preservar a coerência econômica e institucional da proposta

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Senador Izalci Lucas
(PL - DF)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao art. 10 da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 10. *Fica estabelecida, até 10 de julho de 2026, a alíquota de 12% (doze por cento) do imposto sobre a exportação de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, classificados no código 2709 da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM, incidente sobre o valor total das exportações.”*

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo alterar a redação do art. 10 da Medida Provisória nº 1.340, de 2026, definindo um prazo de incidência do imposto de exportação sobre o petróleo bruto.

A Medida Provisória pretende ser, conforme sua Exposição de Motivos, uma resposta emergencial ao recente choque de preços no mercado internacional de petróleo, visando mitigar impactos sobre o diesel por meio de um conjunto coordenado de instrumentos: subvenção ao consumo interno dos combustíveis, tributação das exportações de petróleo e diesel. Adicionalmente através do Decreto 12.875 de 2026, foram reduzidas as alíquotas do PIS/COFINS sobre o diesel.

Além da imprecisão quanto ao diagnóstico da volatilidade internacional e seus efeitos econômicos, a solução adotada também se mostra incorreta — em especial a instituição de imposto de exportação



sobre o petróleo — revela-se inadequada sob os prismas, econômico, jurídico e regulatório.

O regime fiscal brasileiro para o setor de óleo e gás já prevê a captura de flutuações de mercado através de instrumentos que se ajustam automaticamente à rentabilidade do projeto e à variação do preço do Brent. A introdução de um imposto de exportação cria uma sobreposição tributária ineficiente.

Este imposto compromete a segurança jurídica, alterando as premissas econômicas dos contratos de longo prazo e impactando negativamente a confiança dos investidores, reduzindo a atratividade do Brasil como destino de investimentos no setor energético.

O Art. 10 deve ser compreendido sob o caráter de excepcionalidade e temporalidade, restrito exclusivamente ao período de 4 meses (a exemplo da MP 1363/2023). O caráter provisório visa atenuar o impacto sobre a competitividade das operadoras para que o setor absorva o impacto emergencial sem que afaste o investimento em novos projetos.

Por essas razões, pedimos o apoio dos nobres colegas parlamentares e do Relator, com o acolhimento da presente emenda, para a modificação do referido dispositivo como medida necessária para preservar a racionalidade do sistema tributário, a segurança jurídica e a competitividade do setor de petróleo e gás natural no Brasil.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se § 2º ao art. 9º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 9º

.....

§ 2º Considerando sua natureza jurídica de mera recomposição patrimonial, os valores recebidos a título de subvenção econômica, independentemente do tratamento contábil a eles conferido, não integram a base de cálculo de quaisquer tributos federais, inclusive IRPJ, CSLL, PIS/Pasep e Cofins.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa explicitar a natureza jurídica da subvenção econômica instituída pelo Governo Federal e definir seus devidos efeitos tributários. Considerando que a subvenção econômica tem por finalidade a recomposição de preços em face da desoneração tributária promovida, não se configura como benefício fiscal autônomo.

Por conseguinte, considerando que os valores a título de subvenção econômica não representam receita, faturamento ou acréscimo patrimonial do agente econômico, não deverão se sujeitar à tributação por IRPJ/CSLL, PIS/COFINS ou quaisquer outros tributos federais. Tributar tais montantes significaria



reintroduzir, por via transversa, o ônus financeiro que a própria norma busca eliminar.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** No âmbito desta Medida Provisória, fica vedada a instituição de crédito fiscal, subvenção econômica ou benefício tributário específico, limitado a R\$2.500.000.000,00 (dois bilhões e quinhentos milhões de reais) até 31 de dezembro de 2026, de fruição exclusiva por produtores de biodiesel utilizado na mistura obrigatória ao óleo diesel de origem fóssil.”

JUSTIFICAÇÃO

A emenda busca impedir, no âmbito da Medida Provisória nº 1.340, a criação de crédito fiscal limitado a R\$ 2,5 bilhões até 31/12/2026, incidente sobre o biodiesel utilizado na mistura obrigatória, com benefício dirigido exclusivamente aos produtores. A concessão de incentivo dessa magnitude, setorial e concentrado em um grupo restrito de agentes econômicos, acarreta risco de desequilíbrio concorrencial, favorecendo determinados produtores em detrimento de outros elos da cadeia, como distribuidores e importadores.

Do ponto de vista fiscal, a instituição de um crédito dessa natureza representa renúncia relevante de receita, que deve ser precedida de cuidados a avaliação de custo-benefício, especialmente diante do cenário de forte pressão sobre as contas públicas. Ao direcionar o benefício apenas aos produtores de biodiesel, não há garantia de que a vantagem econômica será integralmente transferida ao preço final do diesel ao consumidor, podendo ocorrer captura de renda sem contrapartida proporcional em redução de preços ou ampliação da oferta.

Ao vedar esse benefício específico no texto da Medida Provisória, a proposta preserva a neutralidade concorrencial e o espaço fiscal, evitando que, por meio deste instrumento normativo, se estabeleça tratamento tributário potencialmente distorcido em favor de um segmento. Permanecem, contudo, em aberto alternativas futuras de formulação de políticas públicas de apoio à



transição energética e aos biocombustíveis, desde que estruturadas com desenho isonômico, transparência e adequada avaliação de impacto fiscal e concorrencial.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)



Assinado eletronicamente, por Sen. Hamilton Mourão

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4895032649>



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A importação de biodiesel destinado à mistura obrigatória ao óleo diesel de origem fóssil comercializado no território nacional observará a legislação vigente, inclusive quanto às exigências de qualidade do produto, segurança do abastecimento e cumprimento das metas ambientais.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar a plena aplicação da legislação vigente quanto à importação de biodiesel destinado à mistura obrigatória ao óleo diesel de origem fóssil, afastando iniciativas de proibição genérica desse tipo de operação até 31/12/2026.

A vedação à importação cria barreiras artificiais à concorrência e restringe a possibilidade de atendimento do mercado por diferentes agentes econômicos, com tendência à concentração de oferta em poucos produtores nacionais, redução da pressão competitiva, potencial elevação de preços ao consumidor final e perda de eficiência no abastecimento.

Além disso, limitar a importação conflita com os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, pilares da ordem econômica, bem como com a diretriz de busca da modicidade de preços dos combustíveis. Em um contexto de elevada volatilidade dos preços internacionais do petróleo e do diesel, é essencial preservar instrumentos de diversificação das fontes de suprimento, inclusive via importações, para mitigar riscos de desabastecimento e choques de preços.

Ao optar por reafirmar a aplicação da legislação vigente, em vez de impor proibição, a emenda garante que o Poder Público continue dispondo de instrumentos regulatórios suficientes para assegurar a qualidade do produto, a segurança energética e o cumprimento das metas ambientais, sem criar distorções



regulatórias que beneficiem segmentos específicos em detrimento do interesse público.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)



Assinado eletronicamente, por Sen. Hamilton Mourão

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4752820628>



CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Dr. Hiran

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 8º-1 ao Capítulo IV da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 8º-1.** A Nota Fiscal referente à venda de óleo diesel ao consumidor final deverá demonstrar, de forma clara e transparente, que a subvenção econômica foi considerada na formação do preço pago.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A economia brasileira é muito dependente do modal rodoviário para o seu regular funcionamento. Essa realidade torna o mercado de diesel um fator potencial de propagação de choques inflacionários. Visando aumentar a efetividade da política adotada pelo governo para mitigar os efeitos do aumento brusco do barril de petróleo causado pela guerra do Irã, proponho que seja dada transparência ao consumidor final do repasse ao preço do diesel do valor que o governo irá subvencionar.



Com isso, o consumidor poderá saber se os agentes que participam da cadeia de fornecimento estão embolsando os valores repassados e não contribuindo para que a inflação no Brasil permaneça dentro de controle.

Sala da comissão, 16 de março de 2026.

Senador Dr. Hiran
(PP - RR)



Assinado eletronicamente, por Sen. Dr. Hiran

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7414479641>



CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Dr. Hiran

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao art. 12 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 12.** Fica estabelecida a alíquota de 50% (cinquenta por cento) do imposto sobre a exportação dos seguintes produtos, enquanto perdurar a subvenção econômica de que trata o art. 1º:

- I** – óleo diesel, classificado no código 2710.19.21 da NCM;
- II** – gasolina, classificada nos códigos 2710.12.51 e 2710.12.59 da NCM; e
- III** – etanol para uso combustível, classificado nos códigos 2207.10.10, 2207.10.90, 2207.20.11 e 2207.20.19 da NCM.”

JUSTIFICAÇÃO

A economia brasileira depende sobremaneira do modal rodoviário para o seu regular funcionamento. Não apenas o diesel, mas também a gasolina e o álcool são bastante usados por toda a população nos seus deslocamentos diários tanto a lazer quanto a negócios. Sendo assim, pensando em ampliar os efeitos da política adotada pelo governo para enfrentar as consequências da guerra do Irã sobre a economia brasileira, defendo que as exportações de gasolina e de álcool também devam ser taxadas.



Com isso, o bem-estar da população deve aumentar, pois haverá menos incentivos para que o produtor nacional exporte esses produtos, reduzindo o risco de desabastecimento interno e preços excessivamente altos.

Sala da comissão, 16 de março de 2026.

Senador Dr. Hiran
(PP - RR)



Assinado eletronicamente, por Sen. Dr. Hiran

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4042683518>



CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Dr. Hiran

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescentem-se arts. 1º-1 e [ainda não numerado] à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** O Poder Executivo deverá estender, de forma temporária e escalonada, a subvenção econômica prevista no art. 1º à comercialização de gasolina e de etanol destinados a atividades profissionais de transporte individual e de serviços de entrega, inclusive as realizadas com veículos de passeio e motocicletas, quando verificada elevação extraordinária de preços no mercado interno decorrente de choques no mercado internacional de petróleo e derivados.

§ 2º O custeio da subvenção prevista neste artigo observará o limite global estabelecido no art. 2º e poderá ser financiado com recursos provenientes da arrecadação do imposto de exportação instituído nos arts. 10 e 12.”

“ ”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.340, de 2026, institui subvenção econômica destinada à redução do preço do óleo diesel, reconhecendo o papel central desse combustível na logística nacional e na formação de preços de bens essenciais.

Entretanto, a dinâmica econômica dos grandes centros urbanos evidencia que a gasolina e o etanol também exercem impacto relevante sobre o custo de vida, especialmente em atividades intensivas em transporte leve, como serviços de entrega, transporte individual, logística urbana e prestação de



serviços de pequeno porte, frequentemente realizados com veículos de passeio e motocicletas.

Nesse contexto, limitar o mecanismo de estabilização exclusivamente ao diesel pode reduzir o alcance da política pública em situações de choques de preços no mercado internacional de combustíveis. A presente emenda propõe que o Poder Executivo estenda, de forma temporária e escalonada, a subvenção para gasolina e etanol quando verificada elevação extraordinária de preços, direcionando o benefício a atividades profissionais de transporte individual e serviços de entrega.

A proposta preserva o caráter emergencial e focalizado da política pública, ao mesmo tempo em que amplia sua capacidade de mitigar impactos econômicos sobre trabalhadores e setores diretamente afetados pela elevação do preço dos combustíveis.

Importa ressaltar que a emenda mantém a responsabilidade fiscal ao determinar que eventual extensão da subvenção observará o limite global estabelecido na própria medida provisória, podendo ainda ser financiada com receitas provenientes do imposto de exportação instituído na norma, o que reforça o caráter redistributivo da política ao direcionar parte da renda gerada pela exportação de petróleo para a mitigação de seus efeitos sobre a economia doméstica.

Sala da comissão, 16 de março de 2026.

Senador Dr. Hiran
(PP - RR)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Dr. Hiran

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 13-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 13-1. Fica instituído o Fundo de Estabilização de Preços de Combustíveis – FEPC, de natureza contábil e financeira, com a finalidade de mitigar a volatilidade dos preços domésticos de combustíveis decorrente de variações no mercado internacional de petróleo e de derivados.

§ 1º Constituirão receitas da CEPC as provenientes das seguintes fontes, na forma estabelecida em regulamento:

I – parcela dos dividendos distribuídos por empresas estatais do setor de petróleo e gás natural à União, quando decorrentes de resultados extraordinários associados à elevação dos preços internacionais do petróleo;

II – parcela das receitas de royalties e participações governamentais decorrentes da exploração de petróleo e gás natural quando os preços internacionais superarem níveis de referência definidos em regulamento;

III – receitas provenientes dos impostos de exportação instituídos pelos arts. 10 e 12.

§ 2º Os recursos da FEPC poderão ser utilizados para financiar mecanismos de compensação de preços ou outras medidas destinadas a reduzir as oscilações abruptas nos preços de combustíveis no mercado interno.

§ 3º Regulamento disporá sobre a governança, a forma de constituição e as regras de utilização dos recursos da conta de que trata este artigo.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.



JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.340, de 2026, constitui resposta emergencial ao choque recente nos preços internacionais do petróleo, que produziu efeitos relevantes sobre o mercado interno de combustíveis.

Embora medidas temporárias sejam adequadas em situações de crise, a experiência recente demonstra que episódios de elevada volatilidade no mercado internacional de petróleo têm se tornado cada vez mais frequentes, exigindo respostas institucionais mais estáveis e previsíveis.

Nesse sentido, a presente emenda propõe a criação do Fundo de Estabilização de Preços de Combustíveis – FEPC, destinado a permitir que o Estado acumule recursos em períodos de preços elevados do petróleo e os utilize posteriormente para mitigar choques de preços no mercado doméstico.

Dessa forma, busca-se conferir maior previsibilidade à política energética e reduzir a necessidade de intervenções emergenciais recorrentes.

Sala da comissão, 16 de março de 2026.

Senador Dr. Hiran
(PP - RR)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se nova redação ao art. 12; e acrescente-se art. 12-1 ao Capítulo VI da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 12.** Fica estabelecida a alíquota de 50% (cinquenta por cento) do imposto sobre a exportação de óleo diesel **de uso rodoviário**, classificado no código 2710.1S.21 da NCM, enquanto perdurar a subvenção econômica de que trata o art. 1º.”

“**Art. 12-1.** A alteração do caput do art. 12 desta Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, possui natureza interpretativa, conforme o disposto no art. 106, inciso I, da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional), retroagindo seus efeitos a 12 de março de 2026.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir maior precisão normativa ao art. 12 da Medida Provisória nº 1.340, de 2026, mediante a explicitação de que a incidência do imposto sobre a exportação recai sobre o óleo diesel de uso rodoviário.

A redação vigente faz referência genérica ao “óleo diesel”, ao passo que o art. 1º da própria Medida Provisória, ao instituir a subvenção econômica, delimita de forma específica o seu alcance ao diesel destinado ao uso rodoviário. Tal assimetria pode ensejar dúvidas interpretativas quanto ao efetivo escopo da



tributação, abrindo margem para insegurança jurídica e potenciais controvérsias administrativas e judiciais.

A explicitação ora proposta reforça a necessária vinculação entre a incidência do imposto e o objeto da política pública instituída pela Medida Provisória, afastando interpretações que ampliem indevidamente o alcance da norma para outras destinações do produto, a exemplo do combustível utilizado no transporte marítimo, que não se insere no âmbito da subvenção econômica.

Dessa forma, a emenda não promove inovação material, mas explicita, de maneira mais precisa, o alcance já pretendido pelo legislador, preservando a coerência sistêmica da norma e evitando distorções em sua aplicação.

Nesse contexto, a previsão expressa de natureza interpretativa da alteração, com efeitos retroativos à data de publicação da Medida Provisória, encontra amparo no art. 106, inciso I, do Código Tributário Nacional, segundo o qual a lei aplica-se a ato ou fato pretérito quando seja expressamente interpretativa, desde que não implique em penalidade mais gravosa ao contribuinte.

A medida contribui, portanto, para o aperfeiçoamento da segurança jurídica, a uniformidade de interpretação e a adequada aplicação da política pública subjacente à norma.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** As medidas de natureza tributária ou econômica destinadas à mitigação de custos no transporte rodoviário deverão observar o princípio da isonomia concorrencial entre os diferentes combustíveis utilizados no setor de transportes, assegurando tratamento equivalente às alternativas energéticas de menor impacto ambiental, especialmente o biometano, o gás natural veicular (GNV), e o gás natural liquefeito (GNL), sempre que comprovado seu uso em veículos.

§ 1º O Poder Executivo poderá estabelecer, em regulamento, mecanismos de compensação econômica ou tributária aplicáveis ao biometano, ao GNV, e ao GNL utilizados em veículos, com o objetivo de preservar a neutralidade concorrencial frente às medidas de incentivo aplicadas ao óleo diesel.

§ 2º A implementação das medidas previstas neste artigo observará a disponibilidade orçamentária e financeira e as políticas públicas de transição energética e redução de emissões no setor de transportes.”

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.340/2026 institui subvenção econômica à comercialização de óleo diesel rodoviário, com o objetivo de mitigar os impactos da volatilidade internacional do petróleo sobre os custos logísticos e a inflação.

Todavia, a concessão de benefício restrito ao óleo diesel pode gerar distorções concorrenciais no setor de transportes, ao favorecer exclusivamente



* CD 265930003800 *
exEdit

um combustível, em detrimento de alternativas energéticas mais limpas e alinhadas à agenda de descarbonização.

Nesse contexto, destacam-se o biometano, o gás natural veicular (GNV), e o gás natural liquefeito (GNL), que já possuem aplicações crescentes no transporte e apresentam menor intensidade de emissões, além de contribuírem para a diversificação da matriz energética nacional.

A ausência de tratamento isonômico entre os combustíveis pode desestimular investimentos, comprometer a expansão dessas alternativas e contrariar diretrizes de política pública voltadas à transição energética.

Ressalte-se que a ampliação de instrumentos de incentivo a esses combustíveis possui impacto fiscal limitado, especialmente no curto prazo, e contribui para a construção de um ambiente regulatório mais equilibrado e previsível.

Dessa forma, a presente emenda busca assegurar a neutralidade concorrencial entre os combustíveis, evitando favorecimentos indevidos e alinhando a política emergencial às estratégias estruturais do setor energético brasileiro.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Bandeira de Mello
(PSB - RJ)



EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art. X.** O regulamento, a metodologia de definição do preço de referência e os atos de habilitação, apuração, verificação de conformidade e pagamento da subvenção econômica de que trata esta Medida Provisória observarão o disposto no inciso VIII do § 1º do art. 225 da Constituição Federal, de modo a preservar o diferencial competitivo dos biocombustíveis em relação aos combustíveis fósseis.

§ 1º É vedada a concessão, manutenção ou ampliação da subvenção em patamar, formato ou metodologia que reduza, neutralize ou esvazie, direta ou indiretamente, o diferencial competitivo assegurado constitucionalmente aos biocombustíveis.

§ 2º Verificado impacto adverso relevante sobre a competitividade dos biocombustíveis, o Poder Executivo deverá promover ajuste no valor da subvenção, na metodologia de cálculo ou adotar medida compensatória equivalente, sem prejuízo da continuidade do abastecimento nacional.”

JUSTIFICAÇÃO

A emenda aqui proposta visa aperfeiçoar a Medida Provisória, de modo a compatibilizar a concessão de subvenção econômica ao óleo diesel com o mandamento constitucional de preservação do diferencial competitivo dos biocombustíveis em relação aos combustíveis fósseis.

A medida provisória institui mecanismo emergencial voltado à contenção de preços e à proteção do abastecimento nacional. Entretanto, a ausência de salvaguarda expressa em favor dos biocombustíveis pode produzir efeito colateral indesejado, ao reduzir artificialmente a vantagem econômica relativa desses energéticos renováveis e, assim, comprometer diretriz fixada pela própria Constituição Federal.



A Constituição determina a adoção de regime fiscal favorecido para os biocombustíveis, com o objetivo de assegurar sua competitividade frente aos combustíveis fósseis. Trata-se de comando constitucional diretamente vinculado à promoção da transição energética, à redução de emissões, ao desenvolvimento sustentável e à valorização de uma matriz energética mais limpa. A presente emenda, portanto, não cria inovação desconectada do ordenamento jurídico, mas apenas explícita, no âmbito da medida provisória, a necessidade de observância de parâmetro já previsto no texto constitucional.

Ao estabelecer que a regulamentação, a metodologia de cálculo da subvenção e os atos de sua execução deverão preservar o diferencial competitivo dos biocombustíveis, a emenda confere segurança jurídica à política pública e evita que uma medida conjuntural de apoio ao diesel fóssil acabe esvaziando, ainda que indiretamente, uma diretriz estrutural da política energética nacional. Tal cautela é plenamente coerente com a Lei nº 14.993, de 8 de outubro de 2024 (Lei do Combustível do Futuro), reconhecida pelo próprio governo federal como marco da transição energética e da descarbonização dos transportes, com instrumentos voltados à expansão e ao fortalecimento dos biocombustíveis. Nesse contexto, qualquer medida que comprima artificialmente a competitividade desses energéticos renováveis, em benefício do combustível fóssil, representaria verdadeiro contrassenso em relação aos objetivos e à lógica normativa da própria Lei do Combustível do Futuro.

Se acatada, a emenda permitirá que eventual intervenção estatal no mercado de diesel ocorra de forma tecnicamente calibrada, sem neutralizar a competitividade do biodiesel e dos demais biocombustíveis. Com isso, evita-se a criação de distorções concorrenciais, impedindo que o incentivo temporário ao combustível fóssil gere desequilíbrios permanentes em prejuízo do setor de energia renovável.

A preservação desse diferencial competitivo é essencial para garantir previsibilidade regulatória, proteger investimentos já realizados na cadeia produtiva dos biocombustíveis, estimular inovação tecnológica, assegurar o cumprimento dos compromissos ambientais do País e manter coerência entre a



política emergencial de preços e os objetivos estratégicos da transição energética brasileira.

Dessa forma, contamos com o apoio dos nobres pares para o acolhimento da presente emenda.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Vitor Lippi
(PSD - SP)



EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** Fica instituído crédito fiscal outorgado aos produtores de biodiesel autorizados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, incidente sobre a produção de biodiesel destinado à mistura obrigatória ao óleo diesel de origem fóssil comercializado no território nacional, limitado ao montante total de até R\$ 2.500.000.000,00 (dois bilhões e quinhentos milhões de reais) até 31 de dezembro de 2026.

§ 1º O crédito de que trata o caput terá por objetivo assegurar diferencial competitivo ao biodiesel em relação ao óleo diesel de origem fóssil, nos termos do inciso VIII do §1º do art. 225 da Constituição Federal.

§ 2º O crédito fiscal será apurado com base no volume de biodiesel comercializado e poderá ser utilizado para compensação com tributos federais administrados pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, na forma estabelecida em regulamento.

§ 3º Alternativamente à compensação prevista no §2º, o crédito poderá ser objeto de ressarcimento ou transferência, conforme disciplinado em ato do Poder Executivo.

§ 4º O Poder Executivo estabelecerá, em regulamento, a metodologia de cálculo do crédito fiscal, de modo a assegurar que a carga tributária efetiva incidente sobre o biodiesel seja inferior à aplicável ao óleo diesel de origem fóssil.

§ 5º O benefício de que trata este artigo observará critérios de sustentabilidade ambiental, rastreabilidade da matéria-prima e conformidade com as políticas nacionais de biocombustíveis.”

JUSTIFICAÇÃO

presente emenda tem por objetivo assegurar efetividade ao comando constitucional estabelecido no art. 225, §1º, inciso VIII, da Constituição Federal, introduzido pela Emenda Constitucional nº 123/2022, que determina



a manutenção de regime fiscal favorecido para os biocombustíveis, de modo a garantir-lhes tributação inferior à incidente sobre combustíveis fósseis e diferencial competitivo em relação a estes.

A Medida Provisória nº 1.340/2026 institui subvenção econômica à comercialização de óleo diesel de uso rodoviário por produtores e importadores de combustível fóssil, com o objetivo de mitigar os efeitos da elevação de preços no mercado interno.

Entretanto, a concessão de subsídio público ao diesel fóssil, sem mecanismo equivalente de compensação para os biocombustíveis que com ele competem diretamente, produz efeito econômico incompatível com o mandamento constitucional de diferenciação tributária favorável aos combustíveis renováveis.

Nesse contexto, a instituição de crédito fiscal outorgado aos produtores de biodiesel constitui instrumento adequado para recompor o diferencial competitivo previsto na Constituição. A técnica legislativa é amplamente reconhecida no ordenamento brasileiro como mecanismo legítimo de política pública para equalização de cargas tributárias e estímulo a setores estratégicos.

Além de preservar a coerência do sistema constitucional, a medida contribui para: garantir previsibilidade regulatória à cadeia produtiva do biodiesel; evitar distorções competitivas geradas por subsídios ao combustível fóssil; fortalecer a política nacional de descarbonização do setor de transportes; e assegurar segurança jurídica aos investimentos realizados no setor de biocombustíveis.

A adoção de crédito fiscal como mecanismo de equalização também permite calibragem regulatória pelo Poder Executivo, possibilitando ajustes periódicos na metodologia de cálculo para assegurar que o diferencial competitivo seja efetivamente mantido.

Dessa forma, a presente emenda promove a compatibilização da política emergencial de estabilização do mercado de combustíveis com os objetivos



constitucionais de transição energética, sustentabilidade ambiental e promoção dos biocombustíveis.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Vitor Lippi
(PSD - SP)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263266535800>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Vitor Lippi





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 13-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** A concessão da subvenção econômica de que trata esta Medida Provisória fica condicionada à observância de práticas regulares de formação de preços e à vedação de condutas abusivas na comercialização do óleo diesel e biodiesel.

§ 1º Verificada, pelos órgãos competentes, a ocorrência de infrações da ordem econômica, por parte de agente econômico beneficiário da subvenção econômica, deverão ser aplicadas as seguintes medidas:

I – suspensão imediata do benefício referente à subvenção econômica;

II – restituição dos valores recebidos, devidamente atualizados monetariamente;

III – aplicação das sanções previstas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011.

§ 2º O Poder Executivo deverá regulamentar critérios para caracterização de práticas abusivas e os mecanismos de monitoramento e fiscalização do repasse da subvenção ao preço final ao consumidor.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar a efetividade da subvenção econômica instituída pela Medida Provisória nº 1.340, de 2026, destinada à redução do preço do óleo diesel ao consumidor final.



A experiência recente com políticas de equalização de preços e subsídios demonstra que, na ausência de mecanismos robustos de monitoramento e sanção, há risco relevante de apropriação indevida dos benefícios ao longo da cadeia de comercialização, impedindo que o efeito esperado da política pública seja integralmente repassado ao consumidor.

Embora o Decreto nº 12.876, de 12 de março de 2026, tenha avançado ao prever medidas de transparência na formação de preços e nas condições de oferta, ainda se mostra necessária a previsão, em nível legal, de sanções claras e objetivas aplicáveis aos agentes econômicos que se beneficiem da subvenção sem promover o correspondente repasse ao mercado.

A presente proposta introduz mecanismos de enforcement que condicionam o recebimento da subvenção ao cumprimento de práticas regulares de formação de preços, estabelecendo, em caso de descumprimento:

- i. a suspensão imediata do benefício;
- ii. a restituição dos valores indevidamente apropriados; e
- iii. a aplicação das penalidades previstas na legislação regulatória e concorrencial.

A medida fortalece a atuação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis e do Conselho Administrativo de Defesa Econômica, ao mesmo tempo em que promove maior eficiência no gasto público, evitando distorções alocativas e assegurando que os recursos destinados à política pública cumpram sua finalidade.

Do ponto de vista econômico, a proposta contribui para elevar a taxa de repasse da subvenção, reduzindo o risco de captura de renda pelos elos intermediários da cadeia e ampliando o impacto da medida sobre os preços ao consumidor final, com efeitos positivos sobre o custo do transporte e, conseqüentemente, sobre a inflação de alimentos.

Dessa forma, a emenda aprimora o desenho institucional da política pública, conferindo maior transparência, efetividade e accountability à aplicação dos recursos públicos.



Sala da comissão, 18 de março de 2026.



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260538752100>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pedro Lupion





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** Fica autorizada a concessão, pela União, de subvenção econômica à comercialização de biodiesel de uso rodoviário no território nacional, sob a forma de equalização de parte dos custos a que estão sujeitos os produtores, no valor de R\$ 0,64 (sessenta e quatro centavos de real) por litro, a partir de 12 de março de 2026, limitado a 31 de dezembro de 2026 e observado o disposto no art. 2º.

§ 1º Os produtores de biodiesel de que trata o Art. 1º-1 são os agentes econômicos autorizados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP ao exercício da atividade regulada de produção de biodiesel.

§ 2º O pagamento da subvenção econômica fica autorizado a partir da data de publicação desta Medida Provisória, na forma estabelecida em regulamento.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026 institui subvenção econômica ao óleo diesel com o objetivo de mitigar os impactos da volatilidade internacional dos preços do petróleo sobre o mercado interno. Entretanto, a medida desconsidera duas questões relevantes. Embora a finalidade da medida seja legítima e compatível com o contexto emergencial que a motivou, sua redação, ao contemplar exclusivamente o óleo diesel de origem fóssil, produz



assimetria econômica e regulatória incompatível com a estrutura efetiva do combustível comercializado no País.

Isso porque o diesel rodoviário disponibilizado ao consumidor final é composto por mistura obrigatória com biodiesel, de modo que o preço final do combustível decorre da formação conjunta de custos de ambos os componentes. Nessa perspectiva, a concessão de subvenção restrita apenas à parcela fóssil do produto compromete a neutralidade concorrencial da política pública, reduz a efetividade da medida sobre o combustível efetivamente consumido e impõe ônus relativo justamente ao componente renovável, nacional e diretamente vinculado à cadeia agroindustrial brasileira.

Além disso, a presente emenda harmoniza a Medida Provisória com o comando constitucional de proteção à competitividade dos biocombustíveis. O art. 225 da Constituição Federal passou a assegurar diferencial competitivo dos biocombustíveis em relação aos combustíveis fósseis, diretriz posteriormente refletida na legislação infraconstitucional de regência da reforma tributária do consumo, que expressamente determina a observância desse diferencial competitivo na tributação incidente sobre tais produtos. Não se trata, portanto, de criar privilégio setorial desprovido de fundamento normativo, mas de adequar o desenho da política pública emergencial a uma diretriz constitucional e legal já positivada no ordenamento jurídico brasileiro.

A extensão da subvenção ao biodiesel de uso rodoviário mostra-se, assim, necessária para evitar distorção concorrencial entre componentes do mesmo combustível final, preservar a coerência da política energética nacional, assegurar tratamento compatível com o papel estratégico dos biocombustíveis na matriz brasileira e fortalecer a indústria nacional vinculada ao setor agropecuário. A medida também contribui para que os benefícios econômicos pretendidos pela MP nº 1.340, de 2026, alcancem de forma mais efetiva o mercado interno, sem desincentivar o segmento renovável nem fragilizar a previsibilidade regulatória de uma cadeia produtiva de interesse econômico e ambiental para o País.

Diante disso, propõe-se a extensão da subvenção econômica ao biodiesel de uso rodoviário, em moldes compatíveis com a vigência da medida provisória e com a disciplina geral já estabelecida para a operacionalização do

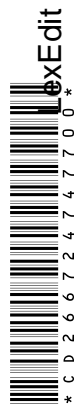


benefício, de modo a conferir maior racionalidade, isonomia material e aderência constitucional ao texto proposto.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266724747700>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pedro Lupion





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)**

Acrescente-se, antes do art. 10 da Medida Provisória, o seguinte
Capítulo VI-1:

“CAPÍTULO VI-1

**ISENÇÃO TRIBUTÁRIA DO ADICIONAL AO FRETE PARA
RENOVAÇÃO DA MARINHA MERCANTE (AFRMM)**

Art. 0. Revoga-se o Art. 6º da Lei nº 10.893 de 13 de julho de 2004.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

Em 31/12/2024 o Fundo da Marinha Mercante (FMM) contava com R\$ 18,7 bilhões de superávit, valor destinado ao financiamento e fomento à atividades portuárias, reformas e construção de balsas, navios e barcaças com bandeira brasileira. Ocorre que a maior parcela do recolhimento do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) é oriunda da importação de fertilizantes, trazidas ao Brasil, sobretudo pelos portos das regiões Sul e Sudeste.

Os atuais conflitos bélicos no Oriente Médio estão influenciando nos preços globais de petróleo e fertilizantes, e no momento de cultivo da segunda safra de grãos no Brasil, é necessário medidas que reduzam o “Custo Brasil”, incluindo aí a tributação aplicada sobre os fretes que oneram os fertilizantes brasileiros. Segundo informações da Associação Nacional de Difusão de Adubos



* C B 2 6 9 7 2 0 0 1 4 1 0 0 *

(ANDA), 80% a 90% dos fertilizantes consumidos no Brasil vêm do exterior, o que expõe a produção agrícola a riscos de oferta, preço e logística.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269720014100>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pedro Lupion



EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** As usinas de biocombustíveis e as produtoras de combustíveis de fontes agrícolas renováveis poderão compensar ou requerer a restituição administrativa de créditos acumulados de PIS/PASEP e COFINS, nos termos dos arts. 73 e 74 da Lei nº 9.430, de 1996, ainda que não sujeitos a ressarcimento ou restituição, apurados conforme as Leis nº 10.833, de 2003, nº 10.637, de 2002, e nº 10.925, de 2004.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar às usinas de biocombustíveis e às produtoras de combustíveis oriundos de fontes agrícolas renováveis o pleno aproveitamento dos créditos acumulados de PIS/Pasep e Cofins, mediante restituição administrativa ou compensação com outros tributos federais.

A produção de biocombustíveis ocupa posição estratégica na matriz energética brasileira. Além de reduzir a dependência de combustíveis fósseis, contribui para a geração de emprego e renda no meio rural, fortalece o agronegócio nacional e desempenha papel central na política de descarbonização prevista no RenovaBio.

Entretanto, em razão da estrutura tributária aplicável ao setor, especialmente no regime não cumulativo de PIS/Pasep e Cofins, grande parte das usinas acumula créditos tributários que acabam se transformando em custo financeiro permanente. Isso ocorre porque muitas operações de venda no mercado interno são realizadas com alíquotas reduzidas ou desoneradas, impedindo a plena utilização desses créditos. Na prática, o que deveria ser um mecanismo de neutralidade tributária converte-se em custo financeiro relevante, reduzindo a competitividade do setor e elevando o preço final dos biocombustíveis.



O problema torna-se ainda mais relevante no contexto da Medida Provisória nº 1.340/2026, que institui subvenção econômica à comercialização de óleo diesel de origem fóssil. A concessão de incentivos econômicos ao combustível fóssil, sem mecanismos que preservem a competitividade dos biocombustíveis que com ele concorrem diretamente, pode gerar distorções no mercado energético e comprometer os objetivos nacionais de transição energética.

Além disso, a Constituição Federal estabelece diretriz expressa de política pública nesse sentido. O art. 225, §1º, inciso VIII, incluído pela Emenda Constitucional nº 123/2022, determina que o Estado brasileiro deve manter regime fiscal favorecido para os biocombustíveis destinados ao consumo final, de forma a assegurar tributação inferior à incidente sobre combustíveis fósseis e garantir diferencial competitivo em relação a estes. A medida proposta nesta emenda contribui diretamente para a concretização desse mandamento constitucional, ao reduzir distorções tributárias que hoje penalizam a produção nacional de biocombustíveis.

Nesse contexto, permitir a restituição ou compensação dos créditos acumulados de PIS/Pasep e Cofins constitui medida essencial para restaurar a neutralidade tributária do regime não cumulativo, devolver liquidez às usinas e preservar o diferencial competitivo dos combustíveis renováveis em relação aos combustíveis fósseis.

Ademais, incentivar a produção e o consumo de biocombustíveis provenientes de fontes agrícolas renováveis contribui para a redução das emissões de gases de efeito estufa, reforça os compromissos assumidos pelo Brasil no âmbito do Acordo de Paris e fortalece a segurança energética nacional.

Ao assegurar a aplicação plena dos mecanismos de compensação previstos nos arts. 73 e 74 da Lei nº 9.430/1996 e restabelecer a neutralidade tributária prometida pelas Leis nº 10.637/2002, nº 10.833/2003 e nº 10.925/2004, a presente emenda promove justiça fiscal, reduz distorções econômicas e fortalece o papel estratégico dos biocombustíveis na matriz energética brasileira.

Dessa forma, contamos com o apoio dos nobres pares para o acolhimento da presente emenda.



Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Vitor Lippi
(PSD - SP)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269794967200>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Vitor Lippi





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 4º-1 ao Capítulo I da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 4º-1.** O pagamento da subvenção econômica pela ANP aos agentes habilitados ocorrerá em até quinze dias úteis após o encerramento de cada período de apuração, contado do dia seguinte à data do recebimento das informações que deverão ser informadas pelo beneficiário, mesmo que ainda não tenha se manifestado sobre a conformidade da subvenção econômica.

§ 1º A ANP poderá realizar o pagamento com base nas declarações dos interessados e, posteriormente, verificará a conformidade e a veracidade dos dados.

§ 2º Para facilitar a avaliação da consistência dos dados informados pelo beneficiário, a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, com o Serpro, deverá celebrar convênio de cooperação técnica com a ANP para que seja estabelecido o compartilhamento das notas fiscais necessárias à apuração da subvenção e verificação de informações enviadas pelo beneficiário.

§ 3º O prazo para que o sistema de compartilhamento de informações do §2º seja estabelecido é de dez dias corridos, a contar da aprovação desta Lei.

§ 4º As notas fiscais do §2º deverão ser disponibilizadas em tempo real, ou seja, assim que constarem em sites eletrônicos da



Receita Federal, para a ANP, a partir do estabelecimento do sistema de compartilhamento a partir do convênio celebrado.

§ 5º A ANP poderá estabelecer convênio também com a Secretaria- Executiva do Conselho Nacional de Política Fazendária - Confaz, que consultará as administrações tributárias estaduais. (NR)

§ 6º Caso a ANP identifique inconsistência na declaração firmada pelo beneficiário mesmo após a consulta de informações fornecidas pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil através de convênio estabelecido no §2º antes do prazo de quinze dias para o pagamento, requisitará a apresentação de esclarecimentos, ajustes ou correções nos documentos comprobatórios e de nova declaração, hipótese em que o prazo estabelecido no caput será reiniciado a partir da data de reapresentação dos referidos documentos apenas para os valores que apresentaram inconsistência, sendo mantido o prazo obrigatório de quinze dias úteis anterior para os valores consistentes nos mesmos documentos.

§ 7º Caso a ANP identifique inconsistência na declaração firmada pelo beneficiário mesmo após a consulta de informações fornecidas pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil através de convênio estabelecido no §2º após o prazo de quinze dias para o pagamento, requisitará a apresentação de esclarecimentos, ajustes ou correções nos documentos comprobatórios e de nova declaração, e caso se comprove que valor devido é diferente daquele inicialmente calculado, a diferença deverá ser incluída para cálculo no período seguinte.

§ 8º O não pagamento no prazo estabelecido no caput sujeitará a União ao pagamento de taxa média referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia - Selic, sobre o valor não pago, sendo a correção e os juros devidos automaticamente, independentemente de



interpelação judicial ou extrajudicial, sendo a publicação de que trata o § 8º suficiente enquanto título executivo extrajudicial.

§ 9º Para fins de garantia do pagamento tempestivo, o Ministério da Fazenda deverá disponibilizar à ANP, no início de cada período de apuração, dotação orçamentária e crédito financeiro suficientes para cobrir a estimativa de pagamento do período, calculada com base no volume médio comercializado nos três períodos anteriores.

§ 10. A ANP deverá publicar, no prazo de até cinco dias úteis após o encerramento de cada período de apuração, relatório com o montante total apurado, os valores individuais por agente habilitado e a data prevista para pagamento.

§ 11. É vedado à União e à ANP condicionar o pagamento da subvenção econômica a qualquer compensação, cruzamento de débitos fiscais ou restrição administrativa não prevista expressamente nesta Lei.' (NR)''

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.340, de 2026, ao dispor que as despesas da subvenção "têm natureza discricionária e correrão à conta das dotações orçamentárias consignadas à ANP, observada a disponibilidade orçamentária e financeira" (art. 2º, § 2º), cria grave risco de descontinuidade nos pagamentos, especialmente ao longo do exercício orçamentário, quando contingenciamentos ou bloqueios de dotações são frequentes.



A ausência de prazo máximo para pagamento é particularmente prejudicial para importadores independentes, que financiam a diferença entre o preço de venda ao consumidor – já reduzido pelo valor da subvenção prometida – e o preço pago ao produtor ou importador. Se o repasse da subvenção puder ser prorrogado por mais de um período contábil essas empresas são obrigadas a financiar o benefício com capital próprio ou com crédito bancário, o que pressiona seus resultados e pode inviabilizar a habilitação de agentes de menor porte.

Essa dinâmica tende a concentrar o mercado em favor de refinadores e importadores que podem absorver o descasamento de caixa internamente, reduzindo a concorrência e, paradoxalmente, enfraquecendo o objetivo anti-inflacionário da política de subvenção.

A previsão de atualização monetária e juros de mora em caso de atraso está em linha com os princípios do equilíbrio econômico-financeiro e com a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal sobre o direito do particular à correção monetária de créditos perante o poder público.

A obrigatoriedade de disponibilização prévia de dotação orçamentária e financeira para cada período é instrumento essencial de planejamento fiscal e de transparência, em consonância com os arts. 8º e 9º da Lei de Responsabilidade Fiscal e com o princípio da continuidade das políticas públicas.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 13-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** A concessão da subvenção econômica de que trata esta Medida Provisória fica condicionada à observância de práticas regulares de formação de preços e à vedação de condutas abusivas na comercialização do óleo diesel e biodiesel.

§ 1º Verificada, pelos órgãos competentes, a ocorrência de infrações da ordem econômica, por parte de agente econômico beneficiário da subvenção econômica, deverão ser aplicadas as seguintes medidas:

I – suspensão imediata do benefício referente à subvenção econômica;

II – restituição dos valores recebidos, devidamente atualizados monetariamente;

III – aplicação das sanções previstas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011.

§ 2º O Poder Executivo deverá regulamentar critérios para caracterização de práticas abusivas e os mecanismos de monitoramento e fiscalização do repasse da subvenção ao preço final ao consumidor.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar a efetividade da subvenção econômica instituída pela Medida Provisória nº 1.340, de 2026, destinada à redução do preço do óleo diesel ao consumidor final.



A experiência recente com políticas de equalização de preços e subsídios demonstra que, na ausência de mecanismos robustos de monitoramento e sanção, há risco relevante de apropriação indevida dos benefícios ao longo da cadeia de comercialização, impedindo que o efeito esperado da política pública seja integralmente repassado ao consumidor.

Embora o Decreto nº 12.876, de 12 de março de 2026, tenha avançado ao prever medidas de transparência na formação de preços e nas condições de oferta, ainda se mostra necessária a previsão, em nível legal, de sanções claras e objetivas aplicáveis aos agentes econômicos que se beneficiem da subvenção sem promover o correspondente repasse ao mercado.

A presente proposta introduz mecanismos de enforcement que condicionam o recebimento da subvenção ao cumprimento de práticas regulares de formação de preços, estabelecendo, em caso de descumprimento:

- i. a suspensão imediata do benefício;
- ii. a restituição dos valores indevidamente apropriados; e
- iii. a aplicação das penalidades previstas na legislação regulatória e concorrencial.

A medida fortalece a atuação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis e do Conselho Administrativo de Defesa Econômica, ao mesmo tempo em que promove maior eficiência no gasto público, evitando distorções alocativas e assegurando que os recursos destinados à política pública cumpram sua finalidade.

Do ponto de vista econômico, a proposta contribui para elevar a taxa de repasse da subvenção, reduzindo o risco de captura de renda pelos elos intermediários da cadeia e ampliando o impacto da medida sobre os preços ao consumidor final, com efeitos positivos sobre o custo do transporte e, conseqüentemente, sobre a inflação de alimentos.

Dessa forma, a emenda aprimora o desenho institucional da política pública, conferindo maior transparência, efetividade e accountability à aplicação dos recursos públicos.



Sala da comissão, 18 de março de 2026.



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263050673300>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao art. 10 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 10.** Fica estabelecida a alíquota de 12% (doze por cento) do imposto sobre a exportação de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, classificados no código 2709 da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM, incidente sobre o valor total das exportações, com vigência estrita ao dia 13 de março de 2026.

Parágrafo único. Findo o prazo previsto no caput, fica automaticamente restabelecida a alíquota zero do imposto sobre a exportação para os produtos de que trata este artigo, vedada a reedição da medida por ato infralegal.”

JUSTIFICAÇÃO

Na condição de membro da bancada do Livre Mercado, entendo que a Medida Provisória 1340/2026 institui o Imposto de Exportação (IE) sobre petróleo bruto sem qualquer prazo de encerramento, desvirtuando a natureza constitucionalmente admitida desse tributo. O IE, previsto no art. 153, inciso II da Constituição Federal, é instrumento de caráter extrafiscal, e sua função é regular o comércio exterior e a política energética, não arrecadar. A exceção à anterioridade tributária do art. 150, § 1º, da Constituição existe precisamente porque se pressupõe uso emergencial e proporcional do instrumento. Um IE



permanente, sem prazo e sem critério objetivo de encerramento, não é extrafiscal: é arrecadatário, e não merece o benefício constitucional da imediatidade.

Os números confirmam esse diagnóstico. O Governo afirma neutralidade fiscal, mas os dados projetados pelos próprios órgãos oficiais (EIA, ANP e Ministério da Fazenda) indicam que, nos primeiros quatro meses de vigência, o IE deve arrecadar entre R\$ 15,6 bilhões e R\$ 18,5 bilhões contra um custo total de apenas R\$ 10 bilhões, gerando superávit líquido de até R\$ 8,5 bilhões para a União. No cenário de Brent a US\$ 100 por barril, a receita anual do IE atinge R\$ 35 a R\$ 38 bilhões — superando em até R\$ 8 bilhões o custo total da medida. Quando a receita supera estruturalmente o custo da política que a justifica, a finalidade não pode ser chamada de regulatória.

O precedente judicial reforça essa conclusão. Em fevereiro de 2025, ao julgar o IE instituído pela MP 1163/2023 (medida estruturalmente idêntica), a 3ª Turma Especializada do TRF-2 concluiu que aquele imposto tinha natureza arrecadatória e, portanto, não se beneficiava da exceção à anterioridade tributária, autorizando a compensação integral dos valores pagos pelas produtoras. A MP 1340/2026 reedita a mesma lógica, agora com superávit ainda mais explícito, fortalecendo as três ADIs ajuizadas no STF e criando condições para nova judicialização de larga escala.

Há ainda um grave problema de equilíbrio federativo. O IE é receita exclusiva da União, mas ao reduzir a base de cálculo das Participações Especiais (distribuídas em 40% para os estados e 10% para os municípios confrontantes, nos termos do art. 50 da Lei nº 9.478/1997), a medida provoca transferência sistemática de recursos dos entes subnacionais para o governo federal, sem qualquer compensação.



A perda estimada de Participações Especiais para estados e municípios alcança R\$ 1,5 a R\$ 3,0 bilhões anuais.

A presente emenda propõe que o IE vigore pelo único prazo compatível com sua natureza declaradamente emergencial e extrafiscal. Essa delimitação preserva a resposta imediata ao momento de crise sem transformar o instrumento em tributação permanente, em ano eleitoral, sobre um setor responsável por 17% do PIB industrial brasileiro e por mais de US\$ 600 bilhões em contribuições fiscais projetadas para a próxima década. Cabe ao Congresso Nacional corrigir o que o Executivo não delimitou.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)**

Acrescente-se, antes do art. 10 da Medida Provisória, o seguinte
Capítulo VI-1:

“CAPÍTULO VI-1

**ISENÇÃO TRIBUTÁRIA DO ADICIONAL AO FRETE PARA
RENOVAÇÃO DA MARINHA MERCANTE (AFRMM)**

Art. 0. Revoga-se o Art. 6º da Lei nº 10.893 de 13 de julho de 2004.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

Em 31/12/2024 o Fundo da Marinha Mercante (FMM) contava com R\$ 18,7 bilhões de superávit, valor destinado ao financiamento e fomento à atividades portuárias, reformas e construção de balsas, navios e barcaças com bandeira brasileira. Ocorre que a maior parcela do recolhimento do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) é oriunda da importação de fertilizantes, trazidas ao Brasil, sobretudo pelos portos das regiões Sul e Sudeste.

Os atuais conflitos bélicos no Oriente Médio estão influenciando nos preços globais de petróleo e fertilizantes, e no momento de cultivo da segunda safra de grãos no Brasil, é necessário medidas que reduzam o “Custo Brasil”, incluindo aí a tributação aplicada sobre os fretes que oneram os fertilizantes brasileiros. Segundo informações da Associação Nacional de Difusão de Adubos



(ANDA), 80% a 90% dos fertilizantes consumidos no Brasil vêm do exterior, o que expõe a produção agrícola a riscos de oferta, preço e logística.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261214200600>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio do Vôlei



EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** O valor da subvenção econômica de que trata o art. 1º poderá ser majorado para regiões mais afastadas dos centros produtivos nacionais, em especial a Região Amazônica, em razão de seus maiores custos logísticos, de transporte e de abastecimento.

§ 1º A majoração prevista no caput será definida pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, observados critérios objetivos de distância dos centros produtores, dependência do transporte rodoviário e impacto do custo do frete sobre os preços finais ao consumidor.

§ 2º O valor da subvenção majorada poderá ser superior ao previsto no art. 1º, respeitado o limite global estabelecido no art. 2º desta Medida Provisória.

§ 3º O regulamento disporá sobre as regiões beneficiárias, os percentuais de majoração e os mecanismos de monitoramento do impacto da medida sobre os preços finais dos produtos ao consumidor.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.340, de 2026, foi editada com o objetivo explícito de mitigar os efeitos econômicos e sociais decorrentes do choque recente no mercado internacional de petróleo e combustíveis, conforme consignado na Exposição de Motivos encaminhada pelo Ministro da Fazenda ao Presidente da República.

O diesel rodoviário constitui insumo essencial para a logística nacional, com impacto direto no custo do frete e, por consequência, nos preços



dos alimentos e bens de consumo ofertados à população. Todavia, esse impacto não se distribui de forma homogênea no território nacional.

Nas regiões mais afastadas dos centros produtivos, notadamente a Região Amazônica, a elevação do preço do diesel produz efeitos mais intensos e regressivos, em razão:

- das longas distâncias envolvidas no transporte de mercadorias;
- da elevada dependência do modal rodoviário e fluvial;
- e do menor grau de concorrência logística, que amplia o repasse de custos ao consumidor final.

Como resultado, o aumento do custo do diesel nessas regiões se traduz rapidamente em encarecimento do frete e, conseqüentemente, em elevação desproporcional dos preços nas gôndolas dos mercados, afetando diretamente o custo de vida da população local e aprofundando as desigualdades regionais.

A presente emenda visa aperfeiçoar o instrumento da subvenção econômica, conferindo-lhe maior justiça distributiva e efetividade econômica, ao permitir que o valor do subsídio seja regionalmente diferenciado, de modo a refletir os custos logísticos reais enfrentados por regiões mais isoladas.

A proposta não cria um novo benefício, tampouco altera o objetivo central da MP. Ao contrário, reforça sua coerência interna, ao alinhar o desenho da política pública à finalidade expressamente declarada de mitigar os efeitos sociais do choque de preços internacionais, especialmente onde esses efeitos são mais severos.

Além disso, a emenda:

- preserva o teto global de gastos já fixado no art. 2º da MP;
- atribui à ANP a definição técnica dos critérios, garantindo a segurança jurídica e a racionalidade regulatória da medida;
- e permite monitorar o impacto da medida nos preços finais, assegurando transparência e controle do gasto público.



Dessa forma, a majoração regional da subvenção ao diesel para áreas mais afastadas dos centros produtivos, em especial a Amazônia, mostra-se medida proporcional, necessária e plenamente compatível com o objeto, a motivação e a urgência da Medida Provisória nº 1.340, de 2026.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Suprimam-se os arts. 10 a 12 da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1340/2026 foi editada com o objetivo declarado de mitigar os efeitos da elevação dos preços do diesel no mercado interno, por meio da concessão de subvenção econômica e da redução de tributos incidentes sobre o combustível. Entretanto, os arts. 10, 11 e 12 introduzem medidas que se afastam desse objetivo e produzem efeitos econômicos, federativos e regulatórios potencialmente adversos.

Ao instituir imposto de exportação de 12% sobre o petróleo bruto e de 50% sobre a exportação de óleo diesel, criando uma intervenção tributária de grande magnitude em um setor altamente integrado ao mercado internacional. A medida reduz a competitividade do petróleo brasileiro no comércio exterior e gera insegurança regulatória em um segmento intensivo em capital e planejamento de longo prazo.

Além disso, a tributação sobre as exportações afeta diretamente a base de cálculo das Participações Especiais, previstas na Lei nº 9.478/1997. Como esse tributo é dedutível da receita utilizada para o cálculo dessas participações, sua incidência pode reduzir os



repasses destinados a estados e municípios produtores em valores entre R\$ 1,5 bilhão e R\$ 3 bilhões ao ano, sem qualquer mecanismo de compensação aos entes subnacionais. Na prática, portanto, os dispositivos produzem uma transferência indireta de receitas de estados e municípios para a União, uma vez que o imposto de exportação constitui receita exclusiva federal, enquanto a redução das participações especiais impacta negativamente as receitas compartilhadas no âmbito federativo.

Há também preocupações quanto à segurança jurídica da medida, considerando precedentes recentes de judicialização relacionados à utilização do imposto de exportação sobre petróleo. A reincidência dessa estratégia tributária reforça a percepção de instabilidade regulatória no setor e pode comprometer a previsibilidade necessária para decisões de investimento de longo prazo.

Por fim, cabe destacar que os dispositivos ora suprimidos não garantem redução efetiva do preço final do diesel ao consumidor, pois não existe mecanismo legal que assegure o repasse integral das medidas ao longo da cadeia de comercialização. Dessa forma, o setor produtivo passa a suportar um aumento de carga tributária com impacto certo, enquanto o benefício esperado para o consumidor permanece incerto.

Diante desses fatores, entende-se que a supressão dos arts. 10, 11 e 12 é necessária para preservar a coerência econômica e institucional da proposta.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 10 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 10.**

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica ao petróleo bruto extraído de:

I – campo em produção localizado no pós-sal e grau API inferior a 22, de acordo com as classificações adotadas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP;

II – campos maduros ou campos e acumulações marginais, assim definidos ou enquadrados de acordo com a regulamentação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP;

III – campo cujo desenvolvimento da produção dependa da interligação a instalação de produção já existente, inclusive via tie-back, desde que prevista em Plano de Desenvolvimento aprovado pela ANP;

IV – campo em fase de desenvolvimento, com Plano de Desenvolvimento aprovado pela ANP, que esteja executando as etapas necessárias à implantação da produção, até o efetivo início da operação.”



* CD 263524102000 *
ExEdit

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo excluir da incidência do imposto de exportação sobre petróleo bruto, previsto no art. 10 da Medida Provisória nº 1.340/2026, as exportações originadas de campos marginais e/ou acumulações marginais, campos maduros, campos desenvolvidos com tie-back, campos em fase de desenvolvimento, além dos petróleos brutos de grau API inferior a 22º. A medida é necessária para preservar a viabilidade econômica dessas categorias de campos, evitar a destruição de investimentos já realizados e garantir a segurança energética e a continuidade da produção nacional.

O imposto de exportação incide sobre o valor total das exportações, independentemente da margem econômica de cada campo produtor. Essa neutralidade aparente é, na prática, profundamente injusta: um campo de grande produção e baixo custo unitário consegue absorver a carga adicional sem comprometer sua viabilidade; um campo maduro ou marginal, com declínio de produção e custos operacionais crescentes, pode ser inviabilizado pela mesma alíquota.

A constituição do portfólio produtivo brasileiro não é homogênea. Ao lado dos grandes campos do pré-sal, com produção em larga escala e custos unitários reduzidos, coexistem centenas de campos maduros e marginais, distribuídos por diversas bacias sedimentares. Esses campos respondem por parcela relevante do emprego direto e indireto no setor e são responsáveis por royalties e participações especiais que financiam municípios produtores, por vezes de forma preponderante.

A ANP dispõe de metodologia própria para classificar campos, acumulações, ambientes de operação, características de formações geológicas, dentre outras características físico-químicas



(como o grau API) que podem influenciar na capacidade de um projeto ser robusto para enfrentar determinados cenários macroeconômicos voláteis ou intrinsecamente desafiadores do ponto de vista de um mercado internacional cada vez mais competitivo.

A incidência do imposto de exportação sobre a produção em campos maduros, marginais e outros que dependem de infraestrutura instalada para seu desenvolvimento, como tie-backs entre campos maduros e marginais, comprometerá diretamente a equação econômica desses campos, acelerando o processo de abandono antes do esgotamento técnico das reservas. Tal resultado seria contrário à política nacional de maximização do aproveitamento das reservas e reduziria a receita de royalties dos municípios e estados afetados.

Nesse mesmo sentido, petróleos pesados, de grau API inferior a 22, tendem a ter descontos na comercialização muito mais significativos, considerando o diferencial de qualidade para o preço do petróleo de referência internacional (o Brent), cotado com base em um grau API de 37,5. Com o advento recente da expansão no mercado para o petróleo cru produzido na Venezuela, a comercialização de petróleos produzidos nas bacias petrolíferas brasileiras com grau API inferior a 22 tem se tornado cada vez mais difícil. Nesse sentido, o preço de viabilidade econômica começa a ser pressionado pelas condições de comercialização desses petróleos e, com o imposto de exportação proposto nessa MP, por sua vez, arriscaria a própria viabilidade econômica da produção de campos com essa característica de petróleo.

Por fim, os campos em fase de desenvolvimento são aqueles que já tiveram suas reservas delimitadas e tiveram o Plano de Desenvolvimento aprovado pela ANP, mas que ainda não iniciaram efetivamente a produção comercial. Nessa fase, o operador realiza



vultosos investimentos em infraestrutura, sondas, dutos e instalações de produção, sem gerar receita compatível com esses aportes.

A incidência do imposto de exportação sobre eventuais exportações realizadas nessa fase, geralmente de caráter testável ou decorrentes de antecipação da produção, penalizaria projetos que ainda se encontram em fase de consolidação e criaria um incentivo perverso ao adiamento do início das operações. A delimitação temporal da exclusão ao período de desenvolvimento, encerrando-se com o efetivo início da operação, garante que o benefício seja estritamente proporcional à situação transitória que o justifica.

A exclusão proposta é coerente com os objetivos da política energética nacional, que busca o máximo aproveitamento das reservas petrolíferas do país, e com o estímulo à diversificação da base produtora, incluindo operadores de menor porte e campos situados em regiões que não se beneficiam do mesmo potencial do pré-sal. A antecipação do abandono de campos maduros e marginais, além de desperdiçar reservas tecnicamente recuperáveis, reduz permanentemente a arrecadação de royalties e participações especiais de estados e municípios produtores, agravando o impacto federativo negativo já apontado em relação ao art. 10 da MP.

Essa condição se agrava especialmente com relação à produção que dependa dos tie-back entre campos maduros ou entre esses e campos ou acumulações marginais, criando um efeito cascata de inviabilização econômica, com risco de abandono simultâneo de múltiplos ativos integrados. Trata-se, portanto, de tema que ultrapassa a esfera individual de cada campo e alcança a preservação de sistemas produtivos inteiros.



Por essas razões, propõe-se a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** Fica autorizada a concessão, pela União, de subvenção econômica à comercialização de biodiesel de uso rodoviário no território nacional, sob a forma de equalização de parte dos custos a que estão sujeitos os produtores, no valor de R\$ 0,64 (sessenta e quatro centavos de real) por litro, a partir de 12 de março de 2026, limitado a 31 de dezembro de 2026 e observado o disposto no art. 2º.

§ 1º Os produtores de biodiesel de que trata o Art. 1º-1 são os agentes econômicos autorizados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP ao exercício da atividade regulada de produção de biodiesel.

§ 2º O pagamento da subvenção econômica fica autorizado a partir da data de publicação desta Medida Provisória, na forma estabelecida em regulamento.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026 institui subvenção econômica ao óleo diesel com o objetivo de mitigar os impactos da volatilidade internacional dos preços do petróleo sobre o mercado interno. Entretanto, a medida desconsidera duas questões relevantes. Embora a finalidade da medida seja legítima e compatível com o contexto emergencial que a motivou, sua redação, ao contemplar exclusivamente o óleo diesel de origem fóssil, produz



assimetria econômica e regulatória incompatível com a estrutura efetiva do combustível comercializado no País.

Isso porque o diesel rodoviário disponibilizado ao consumidor final é composto por mistura obrigatória com biodiesel, de modo que o preço final do combustível decorre da formação conjunta de custos de ambos os componentes. Nessa perspectiva, a concessão de subvenção restrita apenas à parcela fóssil do produto compromete a neutralidade concorrencial da política pública, reduz a efetividade da medida sobre o combustível efetivamente consumido e impõe ônus relativo justamente ao componente renovável, nacional e diretamente vinculado à cadeia agroindustrial brasileira.

Além disso, a presente emenda harmoniza a Medida Provisória com o comando constitucional de proteção à competitividade dos biocombustíveis. O art. 225 da Constituição Federal passou a assegurar diferencial competitivo dos biocombustíveis em relação aos combustíveis fósseis, diretriz posteriormente refletida na legislação infraconstitucional de regência da reforma tributária do consumo, que expressamente determina a observância desse diferencial competitivo na tributação incidente sobre tais produtos. Não se trata, portanto, de criar privilégio setorial desprovido de fundamento normativo, mas de adequar o desenho da política pública emergencial a uma diretriz constitucional e legal já positivada no ordenamento jurídico brasileiro.

A extensão da subvenção ao biodiesel de uso rodoviário mostra-se, assim, necessária para evitar distorção concorrencial entre componentes do mesmo combustível final, preservar a coerência da política energética nacional, assegurar tratamento compatível com o papel estratégico dos biocombustíveis na matriz brasileira e fortalecer a indústria nacional vinculada ao setor agropecuário. A medida também contribui para que os benefícios econômicos pretendidos pela MP nº 1.340, de 2026, alcancem de forma mais efetiva o mercado interno, sem desincentivar o segmento renovável nem fragilizar a previsibilidade regulatória de uma cadeia produtiva de interesse econômico e ambiental para o País.

Diante disso, propõe-se a extensão da subvenção econômica ao biodiesel de uso rodoviário, em moldes compatíveis com a vigência da medida provisória e com a disciplina geral já estabelecida para a operacionalização do

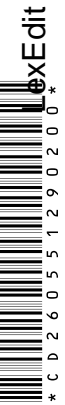


benefício, de modo a conferir maior racionalidade, isonomia material e aderência constitucional ao texto proposto.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260551290200>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Arnaldo Jardim





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)**

Acrescente-se, antes do art. 10 da Medida Provisória, o seguinte
Capítulo VI-1:

“CAPÍTULO VI-1

**ISENÇÃO TRIBUTÁRIA DO ADICIONAL AO FRETE PARA
RENOVAÇÃO DA MARINHA MERCANTE (AFRMM)**

Art. 0. Revoga-se o Art. 6º da Lei nº 10.893 de 13 de julho de 2004.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

Em 31/12/2024 o Fundo da Marinha Mercante (FMM) contava com R\$ 18,7 bilhões de superávit, valor destinado ao financiamento e fomento à atividades portuárias, reformas e construção de balsas, navios e barcaças com bandeira brasileira. Ocorre que a maior parcela do recolhimento do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) é oriunda da importação de fertilizantes, trazidas ao Brasil, sobretudo pelos portos das regiões Sul e Sudeste.

Os atuais conflitos bélicos no Oriente Médio estão influenciando nos preços globais de petróleo e fertilizantes, e no momento de cultivo da segunda safra de grãos no Brasil, é necessário medidas que reduzam o “Custo Brasil”, incluindo aí a tributação aplicada sobre os fretes que oneram os fertilizantes brasileiros. Segundo informações da Associação Nacional de Difusão de Adubos



* CD 265382838900 *
ExEdit

(ANDA), 80% a 90% dos fertilizantes consumidos no Brasil vêm do exterior, o que expõe a produção agrícola a riscos de oferta, preço e logística.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265382838900>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Arnaldo Jardim





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 13-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** A concessão da subvenção econômica de que trata esta Medida Provisória fica condicionada à observância de práticas regulares de formação de preços e à vedação de condutas abusivas na comercialização do óleo diesel e biodiesel.

§ 1º Verificada, pelos órgãos competentes, a ocorrência de infrações da ordem econômica, por parte de agente econômico beneficiário da subvenção econômica, deverão ser aplicadas as seguintes medidas:

I – suspensão imediata do benefício referente à subvenção econômica;

II – restituição dos valores recebidos, devidamente atualizados monetariamente;

III – aplicação das sanções previstas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011.

§ 2º O Poder Executivo deverá regulamentar critérios para caracterização de práticas abusivas e os mecanismos de monitoramento e fiscalização do repasse da subvenção ao preço final ao consumidor.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar a efetividade da subvenção econômica instituída pela Medida Provisória nº 1.340, de 2026, destinada à redução do preço do óleo diesel ao consumidor final.



A experiência recente com políticas de equalização de preços e subsídios demonstra que, na ausência de mecanismos robustos de monitoramento e sanção, há risco relevante de apropriação indevida dos benefícios ao longo da cadeia de comercialização, impedindo que o efeito esperado da política pública seja integralmente repassado ao consumidor.

Embora o Decreto nº 12.876, de 12 de março de 2026, tenha avançado ao prever medidas de transparência na formação de preços e nas condições de oferta, ainda se mostra necessária a previsão, em nível legal, de sanções claras e objetivas aplicáveis aos agentes econômicos que se beneficiem da subvenção sem promover o correspondente repasse ao mercado.

A presente proposta introduz mecanismos de enforcement que condicionam o recebimento da subvenção ao cumprimento de práticas regulares de formação de preços, estabelecendo, em caso de descumprimento:

- i. a suspensão imediata do benefício;
- ii. a restituição dos valores indevidamente apropriados; e
- iii. a aplicação das penalidades previstas na legislação regulatória e concorrencial.

A medida fortalece a atuação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis e do Conselho Administrativo de Defesa Econômica, ao mesmo tempo em que promove maior eficiência no gasto público, evitando distorções alocativas e assegurando que os recursos destinados à política pública cumpram sua finalidade.

Do ponto de vista econômico, a proposta contribui para elevar a taxa de repasse da subvenção, reduzindo o risco de captura de renda pelos elos intermediários da cadeia e ampliando o impacto da medida sobre os preços ao consumidor final, com efeitos positivos sobre o custo do transporte e, conseqüentemente, sobre a inflação de alimentos.

Dessa forma, a emenda aprimora o desenho institucional da política pública, conferindo maior transparência, efetividade e accountability à aplicação dos recursos públicos.



Sala da comissão, 18 de março de 2026.



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266764809000>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Arnaldo Jardim





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Hamilton Mourão

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 13-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** A Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, passa a vigorar com as seguintes alterações: ‘Art. 68. Passa a vigorar acrescida do seguinte art. 68-H: “ Art. 68-H. O revendedor varejista de combustíveis automotivos deverá assegurar ao consumidor informação adequada, clara, ostensiva e atualizada sobre a origem dos combustíveis comercializados, vedada a exibição da marca e da identificação visual de determinada empresa distribuidora de combustíveis, caso opte por comercializar combustíveis automotivos de diferentes fornecedores, de forma a não confundir o consumidor ou induzi-lo a erro, garantindo os direitos do consumidor, nos termos do inciso IV do caput do art. 6º da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor).’ (NR)’

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo incorporar ao texto da Medida Provisória nº 1.340, de 2026, disposição que assegure ao consumidor de combustíveis automotivos o direito à informação plena e transparente sobre a origem dos produtos que adquire nos postos revendedores varejistas.

O direito à informação é garantia fundamental do consumidor brasileiro, expressamente consagrado no inciso IV do caput do art. 6º da Lei nº 8.078, de 1990 – Código de Defesa do Consumidor –, que assegura a todo consumidor "a proteção contra a publicidade enganosa e abusiva, métodos comerciais coercitivos ou desleais, bem como contra práticas e cláusulas abusivas ou impostas no fornecimento de produtos e serviços". A obrigação de transparência sobre a origem dos combustíveis é corolário direto desse direito fundamental.

O mercado de distribuição e revenda de combustíveis automotivos é regulado pela Lei nº 9.478, de 1997 – Lei do Petróleo –, e pela regulamentação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP. No entanto,



a legislação vigente não contém dispositivo expresso que obrigue o revendedor varejista a informar claramente ao consumidor final a origem – ou seja, o fornecedor ou distribuidora – do combustível comercializado, nem que discipline a exibição de marcas e identidades visuais de distribuidoras em contextos que possam induzir o consumidor a erro.

Essa lacuna normativa ganha especial relevância no contexto em que postos revendedores optam por comercializar combustíveis de diferentes fornecedores sem adequar a comunicação visual ao consumidor, que, ao frequentar um estabelecimento identificado com a marca de determinada distribuidora, presume legitimamente estar adquirindo o produto daquela empresa. A exibição de marca sem correspondência com o produto efetivamente fornecido constitui prática potencialmente enganosa, passível de configurar violação ao Código de Defesa do Consumidor.

O dispositivo proposto resolve essa lacuna de forma equilibrada: não proíbe que o revendedor adquira combustíveis de diferentes fornecedores, mas impõe que, ao fazê-lo, informe o consumidor de maneira adequada e atualize sua identidade visual para que não haja indução a erro. A medida é proporcional, necessária e compatível com os princípios da livre iniciativa e da defesa do consumidor, ambos assegurados pela Constituição Federal em seus arts. 5º, XXXII, e 170, V.

A inserção do dispositivo no âmbito da Lei nº 9.478, de 1997, é tecnicamente adequada, pois aquele diploma é o marco legal que rege a indústria do petróleo e o mercado de combustíveis no País, sendo o locus normativo natural para obrigações que se dirigem ao revendedor varejista de combustíveis automotivos. A presente Medida Provisória, que já disciplina aspectos econômicos e regulatórios do mercado de combustíveis, é o veículo legislativo pertinente para a inserção do novo dispositivo.

Diante do exposto, a aprovação desta emenda fortalece o arcabouço normativo de proteção ao consumidor brasileiro no setor de combustíveis, promove a transparência nas relações de consumo e confere maior segurança jurídica tanto aos consumidores quanto aos agentes econômicos que atuam no mercado de distribuição e revenda. Solicita-se, portanto, o apoio dos nobres pares.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Hamilton Mourão

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 13-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** Os requerimentos de concessão, renovação, alteração, transferência e cancelamento de licenças, autorizações, habilitações, registros e alvarás regulatórios de competência da ANP, para atividades de agentes regulados no setor de petróleo, gás natural, biocombustíveis e derivados, submetem-se ao regime de aprovação tácita na hipótese de inobservância dos prazos máximos de análise estabelecidos neste artigo.

§ 1º Para fins deste artigo, considera-se aprovação tácita o deferimento automático do requerimento, com plenos efeitos jurídicos, decorrente do simples transcurso do prazo máximo de análise sem manifestação conclusiva da ANP;

§ 2º Os prazos de análise dos requerimentos serão suspensos, por uma única vez, quando a ANP, no prazo de até dez dias úteis a contar do protocolo, notificar o requerente, por meio eletrônico, para sanar irregularidade formal, apresentar esclarecimento ou complementar documentação, hipótese em que:

I – a notificação deverá especificar, de forma precisa e exaustiva, cada item a ser sanado ou complementado, vedada a formulação de exigências genéricas ou sucessivas;

II – o prazo voltará a correr integralmente a partir do protocolo da resposta pelo requerente, sendo vedada nova suspensão pela mesma exigência ou por exigência que pudesse ter sido formulada na notificação original.

§ 3º Configurada a aprovação tácita, a ANP deverá, no prazo de até três dias úteis após o transcurso do prazo máximo, emitir e publicar certificado eletrônico de aprovação tácita em nome do requerente, contendo:

I – a identificação do requerente e do empreendimento;

II – a descrição do ato regulatório aprovado tacitamente;

III – a data de protocolo do requerimento completo e a data de configuração da aprovação tácita;

IV – o número do processo administrativo de origem;

V – as condicionantes, restrições e obrigações regulatórias inerentes à categoria do ato aprovado, aplicáveis independentemente da forma de aprovação.



§ 4º O certificado de aprovação tácita produzirá os mesmos efeitos jurídicos do ato administrativo expresso equivalente, tendo validade e vigência idênticas às previstas na regulamentação aplicável à categoria do ato, e habilitará o requerente para todos os fins, inclusive perante terceiros, instituições financeiras e outros órgãos reguladores.

§ 5º Caso a ANP não emita o certificado no prazo previsto no § 4º, o próprio requerente poderá declarar, por escrito protocolado junto à ANP e ao Ministério de Minas e Energia, a configuração da aprovação tácita, com o mesmo efeito jurídico do certificado, instruída com a cópia do protocolo do requerimento completo e a comprovação do transcurso do prazo máximo.

§ 6º A aprovação tácita não se aplica a:

I – atos regulatórios que dependam, por força de lei, de prévia manifestação de outro órgão ou entidade externa à ANP, hipótese em que o prazo será contado somente após o recebimento da referida manifestação;

II – requerimentos que envolvam atividades classificadas como de alto risco à segurança de instalações, à saúde humana ou ao meio ambiente, na forma de resolução motivada da Diretoria Colegiada da ANP, publicada com antecedência mínima de noventa dias;

III – requerimentos incompletos, assim declarados expressamente pela ANP no prazo e na forma do § 2º.

§ 7º A ANP deverá manter, em sítio eletrônico de acesso público e em tempo real, painel de acompanhamento de todos os requerimentos protocolados, contendo:

I – o número do processo, a categoria do ato e a data de protocolo;

II – o prazo máximo aplicável e a data limite para decisão;

III – a situação atual do processo detalhada por etapa;

IV – a identificação da unidade organizacional responsável pela análise.

§ 8º A ANP deverá regulamentar os procedimentos de que trata este artigo no prazo de trinta dias contados da publicação desta Medida Provisória, vedada a imposição de requisitos adicionais àqueles previstos neste artigo ou que dificultem, por via indireta, o acesso ao regime de aprovação tácita.’ (NR).”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A morosidade regulatória da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP é um dos principais entraves à competitividade do setor de petróleo, gás natural e biocombustíveis no Brasil. Empreendimentos inteiramente concluídos sob o ponto de vista técnico, com instalações prontas,



investimentos realizados e trabalhadores contratados, permanecem paralisados por meses – e, em muitos casos, por anos – aguardando a manifestação de servidores cujas carreiras e remunerações não são afetadas pela demora na análise dos processos. Esse ambiente regulatório assimétrico gera custos financeiros imensuráveis para os agentes privados, desestimula investimentos e restringe a concorrência.

O instituto da aprovação tácita – também chamado de silêncio administrativo positivo – não é novidade no ordenamento jurídico brasileiro. A Lei de Liberdade Econômica (Lei nº 13.874, de 2019) consagrou, em seu art. 3º, IX, o direito do particular à “aprovação tácita de solicitações, caso os órgãos competentes não se manifestem no prazo legal”. A Lei Federal do Processo Administrativo (Lei nº 9.784, de 1999) determina, em seu art. 49, que os processos administrativos deverão ser concluídos em até trinta dias, prorrogáveis por igual período mediante decisão motivada. No entanto, esses comandos gerais carecem de operacionalização específica para o setor de petróleo e gás.

O mecanismo de suspensão por única vez, combinado com a vedação a exigências genéricas ou sucessivas, é o instrumento central para coibir a prática, amplamente documentada em fiscalizações da CGU e do TCU, pela qual servidores formulam exigências protelatórias em série, sem que cada resposta do administrado ponha fim ao ciclo de questionamentos. A emenda estabelece que a ANP deve, na primeira e única notificação, esgotar todas as exigências cabíveis, responsabilizando o servidor que omitir exigências relevantes para formulá-las posteriormente como fundamento de novo prazo.

A exigência de painel público de acompanhamento em tempo real é medida de transparência que cria um mecanismo de controle social direto sobre a ANP. A publicidade dos prazos e da situação de cada processo desestimula a omissão e permite que agentes econômicos, parlamentares, entidades setoriais e órgãos de controle acompanhem a performance regulatória da agência. Trata-se de concretização direta dos princípios da publicidade e da eficiência previstos no caput do art. 37 da Constituição Federal.

As exclusões previstas no § 6º são necessárias e suficientes para preservar o interesse público em situações excepcionais. A exigência de que as categorias excluídas por razões de segurança ou risco ambiental sejam definidas por resolução motivada do Conselho Diretor, publicada com noventa dias de antecedência, impede que a ANP esvazie o instituto por via regulamentar, ampliando as exceções de forma indiscriminada. Trata-se de mecanismo de deferência regulatória com controle legislativo, plenamente compatível com o modelo institucional das agências reguladoras estabelecido pela Lei nº 13.848, de 2019.



Por fim, a inserção desta emenda em lei que trata especificamente do setor de combustíveis e da ANP é constitucionalmente adequada do ponto de vista da pertinência temática, respeitando a orientação jurisprudencial do Supremo Tribunal Federal quanto à necessidade de contiguidade material entre o tema da MP e as matérias inseridas por emenda parlamentar (ADI 5.127, rel. Min. Rosa Weber).

Diante do exposto, a aprovação desta emenda representa um avanço estrutural na qualidade do ambiente regulatório brasileiro para o setor de energia, reduzindo custos de conformidade, incentivando investimentos, fomentando a concorrência e assegurando que o poder público cumpra, de fato, o dever constitucional de eficiência na prestação dos serviços administrativos. Solicita-se, portanto, o apoio dos nobres pares.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)





CONGRESSO NACIONAL

Emenda modificativa à Medida Provisória nº 1340, de 2026.

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

“**Art.** As associações e cooperativas de transportadores rodoviários de cargas poderão realizar operações de auxílio mútuo entre seus membros, em regime de autogestão, e deverão ser obrigatoriamente incluídas no âmbito da Política Nacional de Economia Solidária, mediante reconhecimento, pela Secretaria Nacional de Economia Solidária do Ministério do Trabalho e Emprego, como empreendimento econômico solidário.

§ 1º As entidades deverão obter registro no Cadastro Nacional de Empreendimentos Econômicos Solidários (CADSOL).

§ 2º O disposto neste artigo constitui regime específico aplicável às entidades nele previstas, não se submetendo à obrigatoriedade de contratação de administradora para a gestão das operações.

§ 3º As cooperativas de que trata este artigo não se sujeitam à exigência de constituição exclusiva para a realização de operações de seguro, podendo exercer atividades de auxílio mútuo entre seus cooperados, nos termos deste artigo.

§ 4º Os fundos constituídos pelas associações e cooperativas de que trata este artigo poderão ser utilizados para investimentos em infraestrutura e para o fomento das atividades exercidas por seus membros, inclusive para a aquisição de insumos, contratação de fretes e demais despesas necessárias ao desenvolvimento das atividades, observados os princípios da autogestão e da economia solidária.

§ 5º Enquadram-se no regime previsto neste artigo:



I - cooperativas de transportadores rodoviários de cargas que atendam cumulativamente aos seguintes requisitos:

a) comprovem, por meio do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), que possuam, no mínimo, 60% (sessenta por cento) de Transportadores Autônomos de Cargas (TAC), admitidos aqueles legalmente equiparados, devendo tal condição ser complementada por meio de ficha de matrícula na cooperativa que comprove a condição de associado na qualidade de transportador autônomo; e

b) sejam compostas, em sua diretoria, por transportadores com registro ativo no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) há, no mínimo, 5 (cinco) anos;

II - associações de transportadores rodoviários de cargas que atendam cumulativamente aos seguintes requisitos:

a) sejam compostas, em sua diretoria, por transportadores com Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) ativo há, no mínimo, 5 (cinco) anos; e

b) realizem atividades de auxílio mútuo em regime de autogestão, não se caracterizando como operações de proteção patrimonial mutualista submetidas ao regime do sistema nacional de seguros privados.”

“**Art.** Ficam arquivados os autos de infração lavrados pela Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) em face de cooperativas e associações de transportadores de cargas que realizem operações de mutualismo sem autorização formal, com a consequente extinção de todos os efeitos deles decorrentes, incluídas as obrigações pecuniárias, as restrições cadastrais e as medidas cautelares eventualmente aplicadas.

Parágrafo único. O disposto no caput aplica-se exclusivamente às entidades que se enquadrem nas disposições do artigo anterior.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir segurança jurídica às cooperativas e associações de transportadores rodoviários de cargas organizadas sob os princípios da autogestão e da economia solidária, permitindo a realização



de operações de auxílio mútuo entre seus membros sem a imposição de custos incompatíveis com sua realidade econômica.

A proposta direciona-se a um segmento vulnerável dos transportadores autônomos de cargas, frequentemente excluídos do mercado tradicional de seguros, especialmente em razão da idade média elevada de seus veículos. Nesse contexto, o modelo de auxílio mútuo constitui alternativa acessível e adequada, sem configurar concorrência ao sistema securitário regulado.

A definição expressa das entidades enquadráveis no regime — cooperativas com mínimo de 60% de transportadores autônomos e associações em regime de autogestão — delimita com precisão o escopo de aplicação da norma, afastando interpretações extensivas e prevenindo eventual abuso do modelo.

A dispensa da contratação de administradora busca preservar a viabilidade financeira dessas entidades, evitando a elevação de custos que inviabilizariam sua operação, especialmente para cooperativas e associações de pequeno e médio porte. Ao mesmo tempo, a vinculação à Política Nacional de Economia Solidária e a obrigatoriedade de registro no CADSOL asseguram supervisão adequada, alinhada aos princípios de autogestão, participação e transparência.

Por fim, o arquivamento dos autos de infração anteriormente lavrados pela SUSEP, com a extinção de todos os efeitos deles decorrentes — incluídas obrigações pecuniárias, restrições cadastrais e medidas cautelares —, resolve passivos regulatórios que hoje oneram indevidamente entidades que operam em conformidade com os princípios da economia solidária. A medida promove segurança jurídica e viabiliza a regularização e continuidade das atividades dessas entidades, com impactos positivos para o desenvolvimento econômico e social do setor de transporte rodoviário de cargas.



Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Paulo Pimenta
(PT - RS)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269071013400>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Pimenta





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** Fica autorizada a concessão, pela União, de subvenção econômica à comercialização de biodiesel de uso rodoviário no território nacional, sob a forma de equalização de parte dos custos a que estão sujeitos os produtores, no valor de R\$ 0,64 (sessenta e quatro centavos de real) por litro, a partir de 12 de março de 2026, limitado a 31 de dezembro de 2026 e observado o disposto no art. 2º.

§ 1º Os produtores de biodiesel de que trata o Art. 1º-1 são os agentes econômicos autorizados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP ao exercício da atividade regulada de produção de biodiesel.

§ 2º O pagamento da subvenção econômica fica autorizado a partir da data de publicação desta Medida Provisória, na forma estabelecida em regulamento.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026 institui subvenção econômica ao óleo diesel com o objetivo de mitigar os impactos da volatilidade internacional dos preços do petróleo sobre o mercado interno. Entretanto, a medida desconsidera duas questões relevantes. Embora a finalidade da medida seja legítima e compatível com o contexto emergencial que a motivou, sua redação, ao contemplar exclusivamente o óleo diesel de origem fóssil, produz



assimetria econômica e regulatória incompatível com a estrutura efetiva do combustível comercializado no País.

Isso porque o diesel rodoviário disponibilizado ao consumidor final é composto por mistura obrigatória com biodiesel, de modo que o preço final do combustível decorre da formação conjunta de custos de ambos os componentes. Nessa perspectiva, a concessão de subvenção restrita apenas à parcela fóssil do produto compromete a neutralidade concorrencial da política pública, reduz a efetividade da medida sobre o combustível efetivamente consumido e impõe ônus relativo justamente ao componente renovável, nacional e diretamente vinculado à cadeia agroindustrial brasileira.

Além disso, a presente emenda harmoniza a Medida Provisória com o comando constitucional de proteção à competitividade dos biocombustíveis. O art. 225 da Constituição Federal passou a assegurar diferencial competitivo dos biocombustíveis em relação aos combustíveis fósseis, diretriz posteriormente refletida na legislação infraconstitucional de regência da reforma tributária do consumo, que expressamente determina a observância desse diferencial competitivo na tributação incidente sobre tais produtos. Não se trata, portanto, de criar privilégio setorial desprovido de fundamento normativo, mas de adequar o desenho da política pública emergencial a uma diretriz constitucional e legal já positivada no ordenamento jurídico brasileiro.

A extensão da subvenção ao biodiesel de uso rodoviário mostra-se, assim, necessária para evitar distorção concorrencial entre componentes do mesmo combustível final, preservar a coerência da política energética nacional, assegurar tratamento compatível com o papel estratégico dos biocombustíveis na matriz brasileira e fortalecer a indústria nacional vinculada ao setor agropecuário. A medida também contribui para que os benefícios econômicos pretendidos pela MP nº 1.340, de 2026, alcancem de forma mais efetiva o mercado interno, sem desincentivar o segmento renovável nem fragilizar a previsibilidade regulatória de uma cadeia produtiva de interesse econômico e ambiental para o País.

Diante disso, propõe-se a extensão da subvenção econômica ao biodiesel de uso rodoviário, em moldes compatíveis com a vigência da medida provisória e com a disciplina geral já estabelecida para a operacionalização do



benefício, de modo a conferir maior racionalidade, isonomia material e aderência constitucional ao texto proposto.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Zé Adriano
(PP - AC)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art. Xº** O regulamento, a metodologia de definição do preço de referência e os atos de habilitação, apuração, verificação de conformidade e pagamento da subvenção econômica de que trata esta Medida Provisória deverão assegurar tratamento equivalente ao biometano sempre que as medidas instituídas em favor de combustíveis fósseis produzirem impacto sobre sua competitividade.

§ 1º É vedada a concessão, manutenção ou ampliação de subvenção, benefício econômico ou metodologia de cálculo, no âmbito desta Medida Provisória, em favor de combustível fóssil, sem a correspondente adoção de medida compensatória, incentivo equivalente ou mecanismo de equalização aplicável ao biometano, sempre que houver impacto adverso relevante sobre sua competitividade.

§ 2º A medida compensatória de que trata o § 1º poderá compreender ajuste no valor da subvenção, criação de incentivo econômico equivalente, equalização de preços, tratamento regulatório específico ou outro instrumento apto a assegurar que o estímulo conferido ao combustível fóssil não reduza, neutralize ou esvazie a competitividade do biometano.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar a Medida Provisória nº 1.340/2026, de modo a impedir que a concessão de subvenção econômica ou de qualquer outra vantagem competitiva a combustível fóssil produza, ainda que indiretamente, desequilíbrio concorrencial em prejuízo do biometano. A lógica



que orienta a proposta é simples: todo incentivo conferido ao combustível fóssil, quando apto a afetar a dinâmica concorrencial do setor energético, deve ser acompanhado de medida equivalente em favor do combustível renovável que se busca estimular.

O biometano ocupa posição estratégica na política energética e ambiental brasileira, especialmente por sua capacidade de substituir combustíveis fósseis, reduzir emissões, ampliar a segurança energética e agregar valor econômico ao aproveitamento de resíduos urbanos, industriais e agropecuários. Não se mostra compatível com os objetivos da transição energética que o Estado intervenha para favorecer, ainda que emergencialmente, o energético fóssil sem prever salvaguarda mínima ao energético renovável que a própria ordem jurídica passou a incentivar de forma crescente.

A emenda, portanto, não cria privilégio indevido, tampouco desvirtua a finalidade emergencial da medida provisória. Ao contrário, busca evitar que uma política conjuntural de contenção de preços gere distorções permanentes ou desincentivos ao avanço do biometano. Trata-se de assegurar neutralidade concorrencial mínima, coerência regulatória e alinhamento entre a política emergencial de preços e os objetivos estruturais da política energética nacional.

A necessidade dessa proteção é ainda mais evidente diante do fortalecimento recente do arcabouço jurídico do biometano, com a regulamentação de instrumentos voltados à certificação de origem, rastreabilidade e valorização de seus atributos ambientais. Nesse contexto, admitir incentivo ao combustível fóssil sem mecanismo equivalente para o biometano significaria enfraquecer, por via indireta, a expansão de um mercado que o próprio ordenamento passou a reconhecer como estratégico para a descarbonização da matriz energética brasileira.

Se acolhida, a emenda permitirá que eventual intervenção estatal em favor de combustível fóssil ocorra sem comprometer a competitividade do biometano, preservando a previsibilidade regulatória, protegendo investimentos já realizados no setor e reforçando a coerência entre as medidas emergenciais de abastecimento e os compromissos de transição energética do País.



Dessa forma, contamos com o apoio dos nobres pares para o acolhimento da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art. X** Fica instituído crédito fiscal outorgado aos produtores de biodiesel autorizados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, incidente sobre a produção de biodiesel destinado à mistura obrigatória ao óleo diesel de origem fóssil comercializado no território nacional, limitado ao montante total de até R\$ 2.500.000.000,00 (dois bilhões e quinhentos milhões de reais) até 31 de dezembro de 2026.

§ 1º O crédito de que trata o caput terá por objetivo assegurar diferencial competitivo ao biodiesel em relação ao óleo diesel de origem fóssil, nos termos do inciso VIII do §1º do art. 225 da Constituição Federal.

§ 2º O crédito fiscal será apurado com base no volume de biodiesel comercializado e poderá ser utilizado para compensação com tributos federais administrados pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, na forma estabelecida em regulamento.

§ 3º Alternativamente à compensação prevista no §2º, o crédito poderá ser objeto de ressarcimento ou transferência, conforme disciplinado em ato do Poder Executivo.

§ 4º O Poder Executivo estabelecerá, em regulamento, a metodologia de cálculo do crédito fiscal, de modo a assegurar que a carga tributária efetiva incidente sobre o biodiesel seja inferior à aplicável ao óleo diesel de origem fóssil.

§ 5º O benefício de que trata este artigo observará critérios de sustentabilidade ambiental, rastreabilidade da matéria-prima e conformidade com as políticas nacionais de biocombustíveis.”



* C D 2 6 1 4 4 0 0 6 4 4 0 0 *

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar efetividade ao comando constitucional estabelecido no art. 225, §1º, inciso VIII, da Constituição Federal, introduzido pela Emenda Constitucional nº 123/2022, que determina a manutenção de regime fiscal favorecido para os biocombustíveis, de modo a garantir-lhes tributação inferior à incidente sobre combustíveis fósseis e diferencial competitivo em relação a estes.

A Medida Provisória nº 1.340/2026 institui subvenção econômica à comercialização de óleo diesel de uso rodoviário por produtores e importadores de combustível fóssil, com o objetivo de mitigar os efeitos da elevação de preços no mercado interno.

Entretanto, a concessão de subsídio público ao diesel fóssil, sem mecanismo equivalente de compensação para os biocombustíveis que com ele competem diretamente, produz efeito econômico incompatível com o mandamento constitucional de diferenciação tributária favorável aos combustíveis renováveis.

Nesse contexto, a instituição de crédito fiscal outorgado aos produtores de biodiesel constitui instrumento adequado para recompor o diferencial competitivo previsto na Constituição. A técnica legislativa é amplamente reconhecida no ordenamento brasileiro como mecanismo legítimo de política pública para equalização de cargas tributárias e estímulo a setores estratégicos.

Além de preservar a coerência do sistema constitucional, a medida contribui para: garantir previsibilidade regulatória à cadeia produtiva do biodiesel; evitar distorções competitivas geradas por subsídios ao combustível fóssil; fortalecer a política nacional de descarbonização do setor de transportes; e assegurar segurança jurídica aos investimentos realizados no setor de biocombustíveis.

A adoção de crédito fiscal como mecanismo de equalização também permite calibragem regulatória pelo Poder Executivo, possibilitando ajustes



periódicos na metodologia de cálculo para assegurar que o diferencial competitivo seja efetivamente mantido.

Dessa forma, a presente emenda promove a compatibilização da política emergencial de estabilização do mercado de combustíveis com os objetivos constitucionais de transição energética, sustentabilidade ambiental e promoção dos biocombustíveis.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

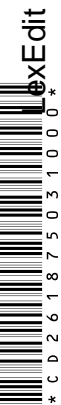
“**Art. X** As usinas de biocombustíveis e as que produzam combustíveis oriundos de fontes agrícolas renováveis poderão restituir administrativamente ou compensar com débitos de outros tributos administrados pela Receita Federal, nos termos dos arts. 73 e 74 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996, créditos acumulados das contribuições sociais PIS/PASEP e COFINS, apurados na forma do art. 3º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, do art. 3º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e do art. 8º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, independentemente de serem sujeitos ou não a ressarcimento ou restituição.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar às usinas de biocombustíveis e às produtoras de combustíveis oriundos de fontes agrícolas renováveis o pleno aproveitamento dos créditos acumulados de PIS/Pasep e Cofins, mediante restituição administrativa ou compensação com outros tributos federais.

A produção de biocombustíveis ocupa posição estratégica na matriz energética brasileira. Além de reduzir a dependência de combustíveis fósseis, contribui para a geração de emprego e renda no meio rural, fortalece o agronegócio nacional e desempenha papel central na política de descarbonização prevista no RenovaBio.

Entretanto, em razão da estrutura tributária aplicável ao setor, especialmente no regime não cumulativo de PIS/Pasep e Cofins, grande parte



das usinas acumula créditos tributários que acabam se transformando em custo financeiro permanente. Isso ocorre porque muitas operações de venda no mercado interno são realizadas com alíquotas reduzidas ou desoneradas, impedindo a plena utilização desses créditos. Na prática, o que deveria ser um mecanismo de neutralidade tributária converte-se em custo financeiro relevante, reduzindo a competitividade do setor e elevando o preço final dos biocombustíveis.

O problema torna-se ainda mais relevante no contexto da Medida Provisória nº 1.340/2026, que institui subvenção econômica à comercialização de óleo diesel de origem fóssil. A concessão de incentivos econômicos ao combustível fóssil, sem mecanismos que preservem a competitividade dos biocombustíveis que com ele concorrem diretamente, pode gerar distorções no mercado energético e comprometer os objetivos nacionais de transição energética.

Além disso, a Constituição Federal estabelece diretriz expressa de política pública nesse sentido. O art. 225, §1º, inciso VIII, incluído pela Emenda Constitucional nº 123/2022, determina que o Estado brasileiro deve manter regime fiscal favorecido para os biocombustíveis destinados ao consumo final, de forma a assegurar tributação inferior à incidente sobre combustíveis fósseis e garantir diferencial competitivo em relação a estes. A medida proposta nesta emenda contribui diretamente para a concretização desse mandamento constitucional, ao reduzir distorções tributárias que hoje penalizam a produção nacional de biocombustíveis.

Nesse contexto, permitir a restituição ou compensação dos créditos acumulados de PIS/Pasep e Cofins constitui medida essencial para restaurar a neutralidade tributária do regime não cumulativo, devolver liquidez às usinas e preservar o diferencial competitivo dos combustíveis renováveis em relação aos combustíveis fósseis.

Ademais, incentivar a produção e o consumo de biocombustíveis provenientes de fontes agrícolas renováveis contribui para a redução das emissões de gases de efeito estufa, reforça os compromissos assumidos pelo Brasil no âmbito do Acordo de Paris e fortalece a segurança energética nacional.

Ao assegurar a aplicação plena dos mecanismos de compensação previstos nos arts. 73 e 74 da Lei nº 9.430/1996 e restabelecer a neutralidade



tributária prometida pelas Leis nº 10.637/2002, nº 10.833/2003 e nº 10.925/2004, a presente emenda promove justiça fiscal, reduz distorções econômicas e fortalece o papel estratégico dos biocombustíveis na matriz energética brasileira.

Dessa forma, contamos com o apoio dos nobres pares para o acolhimento da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

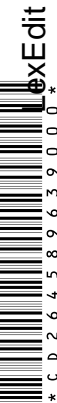
“**Art. X** Fica vedada, até 31 de dezembro de 2026, a importação de biodiesel destinado ao atendimento da mistura obrigatória ao óleo diesel de origem fóssil comercializado no território nacional.

Parágrafo único. A vedação prevista no caput aplica-se ao biodiesel adquirido, comercializado ou utilizado com a finalidade de compor o percentual obrigatório de mistura estabelecido.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo resguardar a coerência da política energética nacional e proteger a cadeia produtiva brasileira de biodiesel, vedando, até 31 de dezembro de 2026, a importação de biodiesel destinado ao atendimento da mistura obrigatória ao óleo diesel fóssil comercializado no território nacional.

A mistura obrigatória de biodiesel não constitui mera operação comercial, mas instrumento estruturante de política pública voltado ao fortalecimento da produção nacional de biocombustíveis, à agregação de valor à agroindústria brasileira, à geração de emprego e renda no campo e à promoção da segurança energética e da descarbonização da matriz de transportes. Trata-se de mecanismo que impulsiona investimentos industriais, estimula o processamento de oleaginosas, fortalece a cadeia de farelos e proteínas e amplia oportunidades para a agricultura familiar e para o desenvolvimento regional.



Nos últimos anos, o setor realizou investimentos relevantes no País com base em um ambiente regulatório orientado pela expansão progressiva da mistura obrigatória, especialmente a partir das diretrizes consolidadas pela Lei do Combustível do Futuro. Esse marco legal conferiu previsibilidade à política pública e sinalizou, de forma inequívoca, o compromisso do Estado brasileiro com o fortalecimento dos biocombustíveis como vetor de transição energética, industrialização e soberania nacional.

Permitir, nesse contexto, a importação de biodiesel para fins de cumprimento da mistura obrigatória, sobretudo em meio a medidas excepcionais de apoio ao diesel fóssil, geraria grave distorção concorrencial e esvaziaria os objetivos econômicos, sociais, energéticos e ambientais da política pública. Tal abertura comprometeria a confiança dos agentes econômicos, enfraqueceria os investimentos já realizados em território nacional, reduziria os efeitos positivos da cadeia sobre o campo e a indústria brasileira e introduziria instabilidade regulatória em um setor que depende, por natureza, de planejamento de longo prazo.

A vedação ora proposta, além de temporária e proporcional, preserva a finalidade pública da mistura obrigatória, assegura tratamento compatível com os investimentos já realizados no País e evita que uma medida emergencial voltada ao diesel fóssil produza, por via indireta, efeitos adversos sobre a indústria nacional de biodiesel.

Dessa forma, contamos com o apoio dos nobres pares para o acolhimento da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art. Xº** O regulamento, a metodologia de definição do preço de referência e os atos de habilitação, apuração, verificação de conformidade e pagamento da subvenção econômica de que trata esta Medida Provisória observarão o disposto no inciso VIII do § 1º do art. 225 da Constituição Federal, de modo a preservar o diferencial competitivo dos biocombustíveis em relação aos combustíveis fósseis.

§ 1º É vedada a concessão, manutenção ou ampliação da subvenção em patamar, formato ou metodologia que reduza, neutralize ou esvazie, direta ou indiretamente, o diferencial competitivo assegurado constitucionalmente aos biocombustíveis.

§ 2º Verificado impacto adverso relevante sobre a competitividade dos biocombustíveis, o Poder Executivo deverá promover ajuste no valor da subvenção, na metodologia de cálculo ou adotar medida compensatória equivalente, sem prejuízo da continuidade do abastecimento nacional.”

JUSTIFICAÇÃO

A emenda aqui proposta visa aperfeiçoar a Medida Provisória, de modo a compatibilizar a concessão de subvenção econômica ao óleo diesel com o mandamento constitucional de preservação do diferencial competitivo dos biocombustíveis em relação aos combustíveis fósseis.

A medida provisória institui mecanismo emergencial voltado à contenção de preços e à proteção do abastecimento nacional. Entretanto, a



ausência de salvaguarda expressa em favor dos biocombustíveis pode produzir efeito colateral indesejado, ao reduzir artificialmente a vantagem econômica relativa desses energéticos renováveis e, assim, comprometer diretriz fixada pela própria Constituição Federal.

A Constituição determina a adoção de regime fiscal favorecido para os biocombustíveis, com o objetivo de assegurar sua competitividade frente aos combustíveis fósseis. Trata-se de comando constitucional diretamente vinculado à promoção da transição energética, à redução de emissões, ao desenvolvimento sustentável e à valorização de uma matriz energética mais limpa. A presente emenda, portanto, não cria inovação desconectada do ordenamento jurídico, mas apenas explicita, no âmbito da medida provisória, a necessidade de observância de parâmetro já previsto no texto constitucional.

Ao estabelecer que a regulamentação, a metodologia de cálculo da subvenção e os atos de sua execução deverão preservar o diferencial competitivo dos biocombustíveis, a emenda confere segurança jurídica à política pública e evita que uma medida conjuntural de apoio ao diesel fóssil acabe esvaziando, ainda que indiretamente, uma diretriz estrutural da política energética nacional. Tal cautela é plenamente coerente com a Lei nº 14.993, de 8 de outubro de 2024 (Lei do Combustível do Futuro), reconhecida pelo próprio governo federal como marco da transição energética e da descarbonização dos transportes, com instrumentos voltados à expansão e ao fortalecimento dos biocombustíveis. Nesse contexto, qualquer medida que comprima artificialmente a competitividade desses energéticos renováveis, em benefício do combustível fóssil, representaria verdadeiro contrassenso em relação aos objetivos e à lógica normativa da própria Lei do Combustível do Futuro.

Se acatada, a emenda permitirá que eventual intervenção estatal no mercado de diesel ocorra de forma tecnicamente calibrada, sem neutralizar a competitividade do biodiesel e dos demais biocombustíveis. Com isso, evita-se a criação de distorções concorrenciais, impedindo que o incentivo temporário ao combustível fóssil gere desequilíbrios permanentes em prejuízo do setor de energia renovável.



A preservação desse diferencial competitivo é essencial para garantir previsibilidade regulatória, proteger investimentos já realizados na cadeia produtiva dos biocombustíveis, estimular inovação tecnológica, assegurar o cumprimento dos compromissos ambientais do País e manter coerência entre a política emergencial de preços e os objetivos estratégicos da transição energética brasileira.

Dessa forma, contamos com o apoio dos nobres pares para o acolhimento da presente emenda.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 8º-1 ao Capítulo IV da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 8º-1.** O Poder Executivo federal disponibilizará, em portal eletrônico de acesso público, informações detalhadas relativas à execução da subvenção econômica de que trata esta Medida Provisória, contendo, no mínimo:

- I – a identificação dos agentes econômicos beneficiários da subvenção;
- II – os volumes de óleo diesel comercializados por período de apuração;
- III – os valores pagos a título de subvenção econômica;
- IV – os preços praticados nas operações de comercialização ao longo da cadeia de distribuição;
- V – a metodologia de cálculo do preço de referência adotada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP.

§ 1º As informações de que trata este artigo deverão ser disponibilizadas em formato aberto, acessível e passível de tratamento automatizado, garantindo-se a transparência ativa e o controle social.

§ 2º Serão preservados os dados pessoais sensíveis e as informações protegidas por sigilo fiscal ou comercial, nos termos da legislação vigente.

§ 3º A atualização das informações deverá ocorrer, no mínimo, a cada período de apuração da subvenção econômica.

§ 4º A ANP será responsável pela consolidação, validação e divulgação das informações, sem prejuízo da cooperação com a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil e demais órgãos competentes.”



* C D 2 6 0 1 8 5 5 3 8 1 0 0 *
ExEdit

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo fortalecer os mecanismos de transparência, controle social e governança pública na execução da política de subvenção econômica instituída pela Medida Provisória nº 1.340/2026.

Considerando que a medida autoriza a destinação de recursos públicos expressivos limitados a até R\$ 10 bilhões, torna-se imprescindível assegurar que sua execução observe, de forma rigorosa, os princípios constitucionais da publicidade, eficiência e moralidade administrativa, previstos no art. 37 da Constituição Federal.

A redação original da Medida Provisória não contempla obrigação específica de divulgação ativa das informações relativas aos beneficiários, valores pagos e efeitos da subvenção, o que representa uma lacuna relevante sob a ótica do controle institucional e social. A experiência recente da Administração Pública Federal e as diretrizes estabelecidas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) demonstram que políticas públicas de grande impacto fiscal e econômico exigem transparência em tempo real, de modo a prevenir irregularidades e fraudes, mitigar riscos de captura regulatória, permitir o acompanhamento pela sociedade e pelos órgãos de controle e subsidiar a avaliação de resultados e a tomada de decisão baseada em evidências.

Adicionalmente, a Lei nº 12.527, de 2011 (Lei de Acesso à Informação), consagra o dever de transparência ativa, impondo à Administração Pública a obrigação de divulgar, independentemente de solicitação, informações de interesse coletivo ou geral. No caso da subvenção ao óleo diesel, a transparência assume papel ainda mais relevante, tendo em vista o caráter estratégico do combustível para a economia nacional, o potencial impacto inflacionário da política e o risco de assimetrias informacionais ao longo da cadeia de comercialização.



A disponibilização de dados em formato aberto e estruturado permitirá não apenas o controle social, mas também a atuação qualificada de órgãos como o Congresso Nacional, o Tribunal de Contas da União e o Ministério Público, além de possibilitar análises técnicas por pesquisadores e instituições independentes. Sob a perspectiva da boa governança, a proposta alinha-se às melhores práticas internacionais de accountability e open government, adotadas por organismos como a OCDE, reforçando a credibilidade da política pública e a confiança institucional.

Importante destacar que a emenda preserva integralmente os dados protegidos por sigilo fiscal e comercial, garantindo o equilíbrio entre transparência e proteção de informações sensíveis. Dessa forma, a medida ora proposta contribui para aumentar a eficiência e a integridade do gasto público, fortalecer o controle social e institucional, aprimorar a qualidade da política pública e assegurar maior legitimidade democrática à intervenção estatal.

Diante do exposto, a presente emenda representa aprimoramento essencial da Medida Provisória, razão pela qual se espera sua aprovação.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.

Deputado Samuel Viana
(REPUBLICANOS - MG)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A concessão da subvenção econômica de que trata esta Medida Provisória observará critérios de priorização setorial, a serem definidos em regulamento, com vistas à proteção dos segmentos mais sensíveis da economia e da população, devendo contemplar, no mínimo:

I – o transporte público coletivo urbano e semiurbano de passageiros;

II – o transporte de gêneros alimentícios e insumos essenciais à cadeia de abastecimento;

III – os agricultores familiares e empreendedores familiares rurais, nos termos da Lei nº 11.326, de 24 de julho de 2006 e produtores rurais;

IV – as cooperativas e associações de transporte e logística de pequeno porte;

V – os serviços públicos essenciais que dependam do uso intensivo de óleo diesel;

VI – máquinas pesadas em serviço público rural ou urbano.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar o desenho da política pública instituída pela Medida Provisória nº 1.340/2026, introduzindo critérios de priorização setorial, de modo a assegurar que os recursos públicos



empregados na subvenção ao óleo diesel cumpram, de forma efetiva, sua função social e econômica.

A redação original da Medida Provisória autoriza a concessão de subvenção econômica aos produtores e importadores de óleo diesel, com o objetivo de mitigar os efeitos inflacionários decorrentes da elevação dos preços internacionais do petróleo. Contudo, não estabelece qualquer mecanismo de focalização, o que pode resultar na dispersão dos benefícios e na captura da política por agentes econômicos com maior poder de mercado, em detrimento dos segmentos mais vulneráveis e essenciais.

Sob a perspectiva constitucional, a medida deve observar os princípios da ordem econômica, especialmente aqueles relacionados à redução das desigualdades regionais e sociais, à defesa do consumidor e à promoção do desenvolvimento nacional equilibrado. Nesse contexto, impõe-se reconhecer que o óleo diesel possui caráter estratégico e transversal, sendo insumo fundamental não apenas para o transporte de passageiros, a logística de abastecimento e o escoamento da produção agrícola, mas também para a operação de **máquinas pesadas de uso público rural e urbano**, indispensáveis à execução de serviços de interesse coletivo.

Com efeito, retroescavadeiras, tratores, motoniveladoras, pás carregadeiras, caminhões-caçamba, escavadeiras hidráulicas e demais equipamentos movidos a diesel são amplamente utilizados por municípios e consórcios públicos em atividades essenciais, como a manutenção e recuperação de estradas vicinais, abertura e conservação de vias urbanas, drenagem pluvial, limpeza pública, desassoreamento de cursos d'água, terraplenagem, apoio à agricultura, preparo de solo, conservação de barragens, apoio emergencial em períodos chuvosos e atendimento a situações de calamidade pública.

No meio rural, tais máquinas são determinantes para assegurar a trafegabilidade das estradas vicinais, viabilizar o acesso de comunidades isoladas, garantir o transporte escolar, permitir o deslocamento de ambulâncias e facilitar o escoamento da produção agropecuária, especialmente da agricultura familiar. Já no espaço urbano, sua utilização revela-se indispensável para a manutenção da infraestrutura municipal, para a execução de obras públicas essenciais e para



a pronta resposta do poder público em situações que demandem intervenção imediata.

A elevação do custo do óleo diesel impacta diretamente a capacidade operacional dos entes públicos locais, sobretudo dos pequenos municípios, que possuem limitada margem fiscal e elevada dependência de equipamentos pesados para a prestação de serviços básicos à população. A ausência de priorização explícita desses usos pode comprometer a continuidade de serviços públicos relevantes e agravar desigualdades territoriais, especialmente em localidades de baixa densidade econômica, menor infraestrutura e alta dependência da atuação direta do poder público.

Dados da estrutura produtiva nacional indicam que o transporte rodoviário responde por parcela predominante da movimentação de cargas no Brasil, sendo altamente dependente do diesel. Do mesmo modo, a atividade agropecuária, a logística de abastecimento e a manutenção da infraestrutura pública local estão fortemente condicionadas ao custo desse insumo. Por isso, a política pública de subvenção não pode ignorar o papel estratégico desempenhado pelas máquinas pesadas utilizadas em serviços públicos rurais e urbanos, cuja paralisação ou redução de uso produz efeitos imediatos sobre a mobilidade, a produção, o abastecimento e a qualidade de vida da população.

A ausência de priorização pode, portanto, comprometer a efetividade da política pública, na medida em que recursos expressivos podem não se traduzir em redução de custos para os setores mais sensíveis, nem em alívio concreto para a população. A proposta ora apresentada busca alinhar a medida provisória às melhores práticas de políticas públicas contemporâneas, pautadas na focalização, na eficiência alocativa e na justiça distributiva, assegurando tratamento prioritário não apenas aos segmentos produtivos e logísticos essenciais, mas também às atividades públicas que dependem intensivamente do diesel para viabilizar serviços indispensáveis ao cotidiano da sociedade.

Sob a ótica econômica e social, a priorização dos setores indicados — inclusive do uso de máquinas pesadas em atividades públicas rurais e urbanas — contribui para mitigar custos operacionais dos municípios, preservar a continuidade dos serviços essenciais, assegurar condições mínimas de



infraestrutura e mobilidade, reduzir gargalos logísticos locais e fortalecer a capacidade estatal de resposta em contextos de vulnerabilidade social, territorial ou climática.

Por fim, a emenda reforça o caráter socialmente orientado da intervenção estatal, assegurando que a política pública não se limite à estabilização agregada de preços, mas produza efeitos concretos sobre a prestação de serviços públicos, a infraestrutura local, o abastecimento, a produção rural e a vida cotidiana da população, especialmente nos territórios mais vulneráveis. Diante do exposto, resta evidente que a presente proposta aperfeiçoa substancialmente a Medida Provisória, conferindo-lhe maior racionalidade econômica, legitimidade social e aderência aos princípios constitucionais, razão pela qual se espera sua aprovação.

Diante do exposto, resta evidente que a presente proposta aperfeiçoa substancialmente a Medida Provisória, conferindo-lhe maior racionalidade econômica, legitimidade social e aderência aos princípios constitucionais, razão pela qual se espera sua aprovação.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.

Deputado Samuel Viana
(REPUBLICANOS - MG)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL
CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 9º-1 ao Capítulo V da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 9º-1.** A ANP divulgará mensalmente, em sítio eletrônico de acesso público, relatório consolidado contendo, no mínimo:

I – o volume total de óleo diesel subvencionado por período de apuração e por região;

II – o valor total pago a título de subvenção econômica;

III – o número de agentes habilitados;

IV – o saldo do limite global de que trata o art. 2º;

V – a metodologia vigente do preço de referência e eventuais alterações promovidas no período.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda acrescenta dever de transparência ativa mensal à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, com divulgação, em sítio eletrônico de acesso público, de relatório consolidado contendo volume total subvencionado, valor total pago, número de agentes habilitados, saldo do limite global e metodologia vigente do preço de referência.

A Exposição de Motivos da MPV afirma que a subvenção econômica, o imposto de exportação sobre o diesel e o imposto de exportação sobre o petróleo bruto são instrumentos “complementares e coordenados”, voltados a



preservar o abastecimento interno, reduzir a difusão de custos e promover maior equidade distributiva diante do choque externo de preços. Também ressalta que a intervenção possui impacto orçamentário de até R\$ 10 bilhões no exercício e que seus efeitos devem ser considerados nas avaliações fiscais subsequentes.

Ora, uma política pública dessa envergadura, custeada com recursos públicos e operada em ambiente de alta volatilidade de mercado, não pode depender exclusivamente de controle burocrático interno. É preciso assegurar transparência institucional mínima para o Parlamento, para os órgãos de controle e para a própria sociedade, de modo que seja possível acompanhar, em tempo oportuno, a execução da despesa, a distribuição regional dos efeitos, o comportamento do teto global e a coerência entre metodologia regulatória e desembolso efetivo.

A emenda é plenamente coerente com o desenho da própria MPV, que atribui à ANP a operacionalização, a apuração, a verificação de conformidade e o pagamento da subvenção, e que toma como lastro de validação as informações de comercialização constantes de notas fiscais eletrônicas, além de permitir compartilhamento de dados fiscais entre Receita Federal e ANP para fins de acompanhamento e fiscalização.

Do ponto de vista constitucional, a medida concretiza os princípios da publicidade, moralidade e eficiência da Administração Pública. Também dialoga diretamente com a Lei nº 9.784/1999, que prevê divulgação oficial dos atos administrativos, objetividade no atendimento do interesse público e adequação entre meios e fins, vedada a imposição de restrições ou sanções além do necessário.

Em termos orçamentário-financeiros, a emenda é especialmente virtuosa: não amplia despesa, não altera o valor da subvenção, não cria novo benefício e não modifica a base econômica do programa. Apenas eleva o nível de transparência da execução, o que favorece controle de economicidade, prevenção de pagamentos indevidos e acompanhamento do saldo do limite global de despesa. A própria justificativa do Executivo, ao enfatizar a necessidade de compatibilidade da política com a meta de resultado primário e com o acompanhamento das receitas e despesas, reforça a conveniência de um mecanismo legal de publicidade periódica.



Trata-se, portanto, de emenda que qualifica o controle democrático da política pública sem interferir em seu núcleo material.

Por essas razões, espera-se o acolhimento da presente emenda.

Sala da comissão, de de .

Deputado Samuel Viana
(REPUBLICANOS - MG)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL
CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 6º-1 ao Capítulo III da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 6º-1.** A metodologia de definição do preço de referência deverá ser publicada previamente ao início do pagamento da subvenção, com indicação dos parâmetros objetivos considerados, da forma de regionalização, da periodicidade de atualização e dos critérios de revisão, resguardado o sigilo comercial e fiscal na forma da lei.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar a governança normativa e regulatória da subvenção econômica criada pela Medida Provisória, mediante exigência de publicação prévia da metodologia de definição do preço de referência, com indicação dos parâmetros objetivos considerados, da forma de regionalização, da periodicidade de atualização e dos critérios de revisão.

A Exposição de Motivos da MPV deixa claro que a política pública foi concebida como resposta emergencial a choque externo no mercado internacional de petróleo e combustíveis, com a finalidade de mitigar a transmissão do aumento de custos ao mercado doméstico, especialmente no diesel rodoviário, insumo central da logística e da formação de preços na economia. O próprio Executivo afirma que a proposta enfrenta o problema no “ponto mais sensível da cadeia”, buscando reduzir o custo de reposição e suprimento “no exato momento em



que ele ocorre”, preservando previsibilidade de custos e estabilidade mínima em insumo essencial.

Justamente por se tratar de política emergencial, relevante, financeiramente expressiva e intensiva em regulação administrativa, é indispensável que o critério que condiciona o pagamento da subvenção — o preço de referência — não permaneça excessivamente remetido a ato infralegal com baixa densidade normativa. A MPV já dispõe que o valor da subvenção somente será pago quando o preço de comercialização do diesel for inferior ou igual ao preço de referência, e que esse preço será regionalizado e definido conforme metodologia da ANP, considerada a composição de mercado do preço do óleo diesel rodoviário.

A emenda, portanto, não altera o mérito da política pública, nem amplia beneficiários, prazos, valores por litro ou teto global de despesa. Limita-se a explicitar um dever mínimo de transparência metodológica, reforçando os princípios da publicidade, eficiência e legalidade administrativa, inscritos no art. 37 da Constituição.

Também se harmoniza com a Lei nº 9.784/1999, que submete a Administração Pública aos princípios da legalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, segurança jurídica e eficiência, além de exigir divulgação oficial dos atos administrativos, ressalvadas as hipóteses de sigilo, e indicação dos pressupostos de fato e de direito que determinarem a decisão.

Sob a ótica do plano orçamentário e financeiro, a proposta não cria despesa nova, nem eleva o limite global de R\$ 10 bilhões, já fixado pela medida provisória; ao contrário, melhora a auditabilidade do gasto, reduz assimetrias informacionais e fortalece a verificabilidade do efetivo repasse da subvenção ao mercado. A própria Exposição de Motivos reconhece a magnitude potencial da política, a necessidade de compatibilização com a meta fiscal e a importância de acompanhamento contínuo de seus efeitos.

Em síntese, a emenda preserva integralmente o núcleo da MPV, mas lhe confere maior legitimidade regulatória, transparência decisória e segurança jurídica.



Por essas razões, espera-se o acolhimento da presente emenda.

Sala da comissão, de de .

Deputado Samuel Viana
(REPUBLICANOS - MG)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 12-1 ao Capítulo VI da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 12-1. *Ficam excluídas da incidência do imposto de exportação de que tratam os arts. 10 e 12 desta Medida Provisória as operações amparadas por contratos de compra e venda internacional firmados antes da data de sua publicação, desde que:*

I – *a anterioridade dos contratos seja comprovada mediante registro junto à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP e à Secretaria de Comércio Exterior – Secex, no prazo improrrogável de quinze dias úteis contados da publicação desta Medida Provisória;*

II – *as operações sejam liquidadas até o prazo original previsto nos respectivos instrumentos contratuais, vedada a prorrogação para efeito do benefício previsto neste artigo.*

Parágrafo único. *A comprovação da anterioridade dos contratos se dará mediante apresentação dos instrumentos contratuais originais, registros de câmbio e documentos de embarque, na forma estabelecida em ato conjunto da ANP e da Secex a ser publicado no prazo de cinco dias úteis contados da publicação desta Medida Provisória.”*

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar segurança jurídica, previsibilidade regulatória e proteção à confiança legítima dos agentes econômicos, mediante a exclusão da incidência do imposto de exportação



instituído pela Medida Provisória nº 1.340/2026 sobre operações vinculadas a contratos firmados anteriormente à sua publicação.

Os arts. 10 e 12 da referida Medida Provisória instituem, com vigência imediata, alíquotas de 12% sobre exportações de petróleo bruto (NCM 2709) e de 50% sobre exportações de óleo diesel (NCM 2710.19.21). A aplicação dessas alíquotas a contratos internacionais previamente firmados configura, na prática, intervenção retroativa em relações jurídicas já constituídas, em afronta ao princípio da segurança jurídica e à proteção ao ato jurídico perfeito, consagrado no art. 5º, inciso XXXVI, da Constituição Federal. Trata-se de situação em que agentes econômicos, ao celebrarem contratos sob determinado regime jurídico e tributário, passam a ser surpreendidos por alteração abrupta das condições econômicas pactuadas, com impacto direto sobre o equilíbrio contratual.

A experiência recente do ordenamento jurídico brasileiro reforça a relevância dessa preocupação. Em contexto análogo, a Medida Provisória nº 1.163/2023 instituiu imposto de exportação sobre petróleo bruto, tendo sido objeto de questionamento judicial. O Tribunal Regional Federal da 2ª Região, ao julgar casos envolvendo empresas do setor, reconheceu a ilegalidade da cobrança, destacando, entre outros aspectos, a violação a princípios constitucionais estruturantes do sistema tributário e a inadequação do uso do imposto de exportação como instrumento de arrecadação imediata. Ainda que a atual Medida Provisória busque fundamentar o imposto em caráter regulatório, com base no art. 153, §1º, da Constituição Federal, subsiste questão autônoma e igualmente relevante: a impossibilidade de o Estado desconsiderar relações jurídicas perfeitas já constituídas, impondo-lhes ônus não previstos no momento da contratação.

Além disso, a ausência de regra de transição adequada pode expor o Estado brasileiro a relevantes riscos no plano internacional. O Brasil é signatário da Convenção das Nações Unidas sobre Contratos de Compra e Venda Internacional de Mercadorias (CISG), internalizada pelo Decreto nº 8.327/2014, que consagra os princípios da previsibilidade, da estabilidade contratual e da boa-fé nas relações comerciais internacionais. A imposição superveniente de alíquotas elevadas especialmente no caso do óleo diesel, com tributação de 50% pode caracterizar frustração do objeto contratual ou onerosidade excessiva, ensejando



questionamentos em tribunais arbitrais internacionais, com potenciais impactos econômicos e reputacionais significativos para o País.

Nesse sentido, entidades representativas do setor já alertaram, em situações anteriores, que a tributação sobre exportações de petróleo e derivados, ainda que temporária, pode comprometer a competitividade do Brasil e afetar a credibilidade do ambiente regulatório. Considerando que o País mantém volumes expressivos de exportação com contratos de médio prazo em execução, a incidência imediata do imposto pode inviabilizar operações já pactuadas, gerar inadimplemento contratual e desencadear litígios cujo custo potencial supere, inclusive, os benefícios fiscais pretendidos.

Sob a ótica constitucional, a proposta também se ancora no princípio da proporcionalidade, conforme reiteradamente afirmado pelo Supremo Tribunal Federal, inclusive no julgamento da ADI nº 5.501. A intervenção estatal em relações privadas deve observar critérios de adequação, necessidade e proporcionalidade em sentido estrito. No caso em análise, a exclusão de contratos preexistentes revela-se medida necessária e adequada, uma vez que os objetivos da política pública, notadamente, o desestímulo a novas exportações e a preservação do abastecimento interno podem ser plenamente alcançados sem a incidência sobre obrigações já constituídas.

A proposta, portanto, não compromete a eficácia regulatória da Medida Provisória. Ao contrário, preserva sua aplicação prospectiva, garantindo que novos contratos sejam celebrados já sob o novo regime tributário, produzindo o efeito dissuasório pretendido, sem impor ônus retroativo a relações jurídicas consolidadas. Trata-se de solução equilibrada, que harmoniza a atuação estatal com os princípios da segurança jurídica, da boa-fé e da estabilidade regulatória.

Adicionalmente, ao condicionar a exclusão à comprovação formal da anterioridade contratual perante a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, a emenda estabelece mecanismo eficaz de controle, prevenindo fraudes e assegurando que o benefício seja restrito a contratos efetivamente firmados antes da vigência da Medida Provisória.

Diante do exposto, a presente proposta promove o necessário equilíbrio entre a implementação de políticas públicas de interesse nacional e a



preservação da segurança jurídica e da confiança legítima dos agentes econômicos, contribuindo para a estabilidade do ambiente regulatório e para a credibilidade do Estado brasileiro, razão pela qual se espera sua aprovação.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.

Deputado Samuel Viana
(REPUBLICANOS - MG)
Deputado Federal



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266390965400>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Samuel Viana





CONGRESSO NACIONAL
CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se nova redação ao inciso XXII do *caput* do art. 3º da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, como proposto pelo art. 13 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 3º**

XXII - recusar, sem motivo técnico, operacional, contratual, regulatório ou econômico objetivamente demonstrável, o fornecimento de combustíveis, biocombustíveis e derivados de petróleo, nos termos do regulamento:

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda aperfeiçoa o novo inciso XXII do art. 3º da Lei nº 9.847/1999, conforme proposto pelo art. 13 da MPV, com o objetivo de substituir a expressão genérica “recusar o fornecimento (...) de forma injustificada” por fórmula normativa mais precisa, referida a motivo técnico, operacional, contratual, regulatório ou econômico objetivamente demonstrável.

A finalidade político-regulatória da norma é clara e legítima. A Exposição de Motivos enfatiza o risco de comportamentos defensivos em ambiente de incerteza, a necessidade de preservar a normalidade do abastecimento e a conveniência de alinhar incentivos para que a subvenção se traduza em disponibilidade e modicidade no mercado interno.



Entretanto, o fato de o objetivo ser legítimo não dispensa a necessidade de precisão sancionatória. Em matéria de infrações administrativas, sobretudo quando se preveem multas expressivas, a baixa densidade do tipo compromete a previsibilidade da conduta vedada, expande a discricionariedade punitiva e fragiliza a defesa jurídica do dispositivo. Na redação original da MPV, a infração do inciso XXII também se sujeita à multa de R\$ 50 mil a R\$ 500 milhões, com agravamento proporcional ao ganho econômico.

A emenda, por isso, não elimina a repressão à recusa abusiva de fornecimento. Apenas estabelece que a ilicitude administrativa se dará quando ausente motivo objetivamente demonstrável, o que confere racionalidade ao tipo e permite distinguir, de um lado, condutas realmente abusivas e, de outro, situações em que a recusa decorra de restrição operacional, impedimento contratual, exigência regulatória, indisponibilidade logística ou justificativa econômica mensurável.

Tal ajuste é plenamente compatível com os princípios constitucionais da legalidade, publicidade, eficiência e devido processo.

No plano infraconstitucional, a emenda dialoga com a Lei nº 9.784/1999, que exige atuação administrativa motivada, proporcional e orientada pela segurança jurídica, além de vedar sanções em medida superior à necessária ao interesse público. Também se coaduna com a exigência legal de motivação explícita, clara e congruente para atos que imponham ou agravem deveres, encargos ou sanções.

Do ponto de vista da técnica legislativa, a redação sugerida melhora a inteligibilidade do tipo, reduz vagueza semântica e atende ao comando da LC nº 95/1998 de conferir clareza, precisão e ordem lógica ao texto normativo.

No tocante à CFT, a emenda é neutra do ponto de vista de despesa pública: não cria gasto, não altera o modelo econômico da subvenção e não interfere no teto global da política. Seu ganho é institucional: reduz risco de judicialização, qualifica a atuação regulatória e fortalece a juridicidade do art. 13.

Em síntese, a proposta preserva a firmeza fiscalizatória da MPV, mas substitui a vagueza punitiva por tipicidade administrativa minimamente objetiva.



Por essas razões, espera-se o acolhimento da presente emenda.

Sala da comissão, de de .

Deputado Samuel Viana
(REPUBLICANOS - MG)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescentem-se §§ 4º e 5º ao art. 6º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 6º

.....

§ 4º A concessão da subvenção econômica de que trata esta Medida Provisória fica condicionada à comprovação do repasse integral do benefício econômico ao longo da cadeia de comercialização, de forma a assegurar a redução efetiva do preço ao consumidor final, nos termos estabelecidos em regulamento.

§ 5º O regulamento disporá sobre os mecanismos de rastreabilidade, monitoramento e verificação do repasse da subvenção, podendo incluir:

I – a vinculação do benefício às notas fiscais eletrônicas emitidas nas operações subsequentes;

II – a utilização de sistemas informatizados de acompanhamento de preços ao longo da cadeia de distribuição;

III – a definição de indicadores de conformidade e parâmetros de avaliação do repasse;

IV – a exigência de prestação periódica de informações pelos agentes econômicos beneficiários.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar a efetividade econômica e social da política pública instituída pela Medida Provisória nº



* CD 268749621900 *
ExEdit

1.340/2026, mediante a introdução de mecanismos que garantam o repasse integral da subvenção ao consumidor final.

A redação original da Medida Provisória estabelece a concessão de subvenção econômica aos produtores e importadores de óleo diesel, com a finalidade de mitigar os impactos do aumento dos preços internacionais do petróleo sobre a economia nacional. Todavia, não há previsão expressa de obrigatoriedade de repasse do benefício ao longo da cadeia de comercialização, o que representa uma lacuna relevante do ponto de vista regulatório.

Na ausência de mecanismos de controle e verificação, há risco concreto de que a subvenção seja parcial ou integralmente apropriada pelos agentes econômicos beneficiários, especialmente em mercados com elevado grau de concentração, comprometendo a finalidade pública da medida e reduzindo sua eficácia no combate à inflação e na proteção do poder de compra da população.

Sob a perspectiva constitucional, a proposta encontra fundamento nos princípios da eficiência administrativa (art. 37 da Constituição Federal), ao exigir que o gasto público produza resultados concretos; da defesa do consumidor (art. 170, V), ao assegurar que os benefícios econômicos sejam efetivamente percebidos na ponta; e da função social da ordem econômica (art. 170, caput), orientada à justiça social.

Do ponto de vista econômico, a literatura e a experiência internacional demonstram que políticas de subsídio indireto, quando não acompanhadas de mecanismos de monitoramento e enforcement, tendem a apresentar elevado grau de vazamento (leakage), reduzindo significativamente sua eficiência alocativa.

No caso específico do óleo diesel, insumo essencial para a logística nacional, eventual falha no repasse da subvenção pode implicar a manutenção ou elevação dos custos de transporte, com impacto direto sobre os preços de alimentos e bens essenciais, além de neutralizar o efeito pretendido de contenção inflacionária.



A emenda propõe, portanto, a instituição de instrumentos modernos de governança regulatória, com destaque para a rastreabilidade por meio de notas fiscais eletrônicas, o monitoramento de preços ao longo da cadeia, a definição de indicadores de conformidade e a obrigação de prestação de informações pelos beneficiários.

Importante destacar que a proposta não cria entraves indevidos à atividade econômica, mas sim qualifica a intervenção estatal, assegurando que os recursos públicos estimados em até R\$ 10 bilhões sejam utilizados de forma eficiente, transparente e orientada ao interesse coletivo.

Trata-se, portanto, de medida que promove maior eficiência do gasto público, justiça distributiva, proteção ao consumidor e fortalecimento da credibilidade da política econômica.

Diante do exposto, a presente emenda contribui de maneira decisiva para o aperfeiçoamento da Medida Provisória, razão pela qual se espera sua aprovação.

Sala da comissão, 17 de março de 2026.

Deputado Samuel Viana
(REPUBLICANOS - MG)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL
CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 9º-1 ao Capítulo V da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 9º-1.** Constatado, em processo administrativo no qual sejam assegurados o contraditório e a ampla defesa, pagamento indevido ou a maior da subvenção econômica, o beneficiário ficará obrigado à restituição integral do valor, atualizado na forma do regulamento, sem prejuízo das sanções administrativas, civis e penais cabíveis.

Parágrafo único. O regulamento poderá prever a suspensão temporária da habilitação do agente econômico até a regularização integral do débito.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade disciplinar, de modo expresso, a restituição integral dos valores pagos indevidamente ou a maior a título de subvenção econômica, assegurado o contraditório e a ampla defesa no respectivo processo administrativo, bem como admitir a suspensão temporária da habilitação do agente econômico até a regularização do débito.

A MPV já contém, em sua redação original, sinais normativos claros de preocupação com a fidedignidade das informações: responsabiliza os agentes econômicos e seus representantes legais pela veracidade dos dados prestados; prevê responsabilidade em caso de omissão ou inserção de informação



falsa que resulte em valor maior de subvenção; condiciona a habilitação ao compartilhamento de informações fiscais com a ANP; e submete o pagamento à declaração do requerente quanto à exatidão das informações, com remissão ao art. 63, § 1º, II, da Lei nº 4.320/1964, além de mencionar penalidades administrativas, responsabilidade civil e criminal.

Ocorre que o texto original não fecha de modo suficientemente explícito a consequência patrimonial do pagamento indevido, isto é, a restituição administrativa do valor recebido a maior. Em política pública com teto de até R\$ 10 bilhões, forte base declaratória e operacionalização administrativa complexa, essa lacuna não é recomendável. A emenda, por isso, não rompe com a lógica da MPV; ao contrário, extrai consequência natural do sistema já concebido pelo próprio Executivo.

Sob o ponto de vista constitucional, a formulação proposta observa o devido processo legal, o contraditório e a ampla defesa, garantias expressamente previstas no art. 5º, LIV e LV, da Constituição.

No âmbito infraconstitucional, a solução é convergente com a Lei nº 9.784/1999, que submete a Administração aos princípios da ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, razoabilidade e proporcionalidade, e determina que os atos administrativos que imponham ou agravem deveres, encargos ou sanções sejam motivados, com indicação dos fatos e fundamentos jurídicos. A mesma lei assegura o direito de defesa na aplicação de sanções.

A emenda também se ajusta à LINDB, cujo art. 20 exige consideração das consequências práticas da decisão administrativa, controladora ou judicial, e motivação que demonstre a necessidade e a adequação da medida imposta, inclusive em face das alternativas possíveis.

No plano orçamentário e financeiro, a emenda é manifestamente salutar: não cria despesa, antes protege o erário, previne enriquecimento indevido, melhora o controle de conformidade e reduz risco de “vazamento” fiscal em programa de grande magnitude. Em vez de ampliar o gasto, a proposta cria um mecanismo legal de recomposição patrimonial e de disciplina regulatória.

Por essas razões, espera-se o acolhimento da presente emenda.



Sala da comissão, de de .

Deputado Samuel Viana
(REPUBLICANOS - MG)
Deputado Federal



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269468586000>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Samuel Viana





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Fernando Farias

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art. XX** Os navios-tanque e as embarcações de apoio marítimo que sejam originalmente projetados ou posteriormente adaptados para o uso de biodiesel, etanol ou suas misturas em sistemas de propulsão ou de geração auxiliar farão jus a quotas adicionais de depreciação acelerada, conforme critérios estabelecidos em regulamento.”

JUSTIFICAÇÃO

Em 2023, a Organização Marítima Internacional (IMO) adotou uma estratégia para redução de emissões com ambição comum de atingir emissões líquidas zero “por volta de 2050”, estabelecendo pontos indicativos de redução de pelo menos 20% até 2030 e de pelo menos 70% até 2040, em relação a 2008. A organização evoluiu no ano de 2025 para um arcabouço regulatório que combina: padrão obrigatório de combustível e precificação de gases de efeito estufa, elevando para os países o custo regulatório da inação e valorizando, no caso de países bem-posicionados, soluções de menor intensidade de carbono.

Embora a estratégia da IMO incida primariamente sobre o tráfego internacional, tendências e medidas de médio prazo, seus efeitos transbordam para o segmento doméstico, induzindo padrões tecnológicos e de gestão de carbono também na cabotagem e no apoio marítimo. Estimativas e análises recentes da organização sobre navegação doméstica indicam a clara interdependência entre as trajetórias de descarbonização internacional e doméstica, reforçando a oportunidade de se calibrar incentivos



O biodiesel (FAME/HVO) e o etanol oferecem caminhos viáveis e com horizontes de adoção mais curtos que alternativas que exigem redesign completo do navio e da infraestrutura, como a amônia ou hidrogênio. Nesse sentido, classificadoras e entidades técnicas vêm publicando múltiplos guias e estudos que reconhecem a viabilidade operacional e o papel dos biocombustíveis para o cumprimento dos objetivos da navegação internacional, desde que observadas as especificações, compatibilidade de materiais, gerenciamento de qualidade e manutenção. Por isso, ao diferenciar, via depreciação acelerada um adicional para ativos que fazem uso de biocombustíveis (projetados ou adaptados), o Brasil reduz os seus custos de capital de transição e encurta prazos de aprendizado.

O diferencial proposto não cria benefício paralelo. Refina o mecanismo já vigente de depreciação acelerada, preservando as exigências de produção nacional e o conteúdo local definidas por decreto e pelo CNPE (índice mínimo global de 50% de conteúdo local para navios-tanque). Ao premiar o retrofit e o projeto biofuel-ready, a presente emenda amplia a demanda por engenharia nacional, integração de sistemas, componentes e serviços especializados (em motores, sistemas de injeção, tratamento, instrumentação e certificação), consolidando competências tecnológicas domésticas na interseção naval-energias limpas e fortalecendo a cadeia de fornecedores.

Diante do exposto, a emenda promove alinhamento internacional, redução de custos de transição, desenvolvimento de competências nacionais, integração com a política de biocombustíveis e segurança jurídica, preservando as salvaguardas de conteúdo local e a arquitetura fiscal existente. Solicita-se, assim, o apoio à sua aprovação

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Senador Fernando Farias
(MDB - AL)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao § 2º do art. 6º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 6º

.....

§ 2º A metodologia de definição do preço de referência considerará os parâmetros de mercado que compõem o preço do óleo *diesel* de uso rodoviário e utilizará critérios objetivos, considerando a paridade de importação, os quais deverão constar do Regulamento, para fins de transparência.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda aprimora a redação do parágrafo segundo, do artigo sexto a fim de reforçar a transparência e a segurança jurídica na definição do preço de referência aplicável ao óleo diesel de uso rodoviário.

A inclusão da expressão “e utilizará critérios objetivos, considerando a paridade de importação, os quais deverão constar do Regulamento, para fins de transparência.” busca deixar claro que a metodologia a ser utilizada deverá utilizar parâmetros previamente definidos e publicizados.

A proposta, portanto, fortalece a clareza da disciplina regulatória, prestigia a transparência do processo normativo e favorece a adequada implementação da política pública.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.



* CD 269578198300 *
ExEdit



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se art. 13-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** Acrescente-se onde couber: “Art. X. Até 31 de maio de 2026, as alíquotas da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS serão R\$ 0,01 (um centavo) e R\$ 0,05 (cinco centavos) por metro cúbico de óleo diesel e suas correntes.

Parágrafo único. Durante o período disposto no caput, não se aplica a alíquota definida no inciso II do Art. 2º do Decreto nº 5.059, de 20 de abril de 2004.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

Visando reduzir o custo do diesel para a cadeia de combustíveis, o Decreto nº 12.875 de, de 12 de março de 2026 definiu novo coeficiente de redução de alíquota para desconto do PIS e do COFINS para o contribuinte. Entretanto, tal coeficiente é utilizado para o cálculo da alíquota ad valorem – ou seja, alíquota em porcentagem.



A não definição de novo preço ad rem (em reais) no mesmodecreto ou através desta lei para o imposto poderá fazer com quecontribuintes utilizem diferentes preços médios para a aplicação

da alíquota, o que poderá gerar novas disputas judiciais a cerca doverdadeiro valor devido durante o período de redução.

Portanto, tendo em vista o coeficiente de redução propostopelo decreto,sugerimos a definição de alíquota compatível.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado General Girão
(PL - RN)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

“**Art.** As cooperativas de transportadores autônomos de cargas que atendam aos requisitos deste artigo poderão instalar e operar pontos de abastecimento de combustíveis para consumo próprio de seus cooperados, observado o disposto nesta Lei.

§ 1º Ficam dispensadas de autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) as instalações de pontos de abastecimento com capacidade de armazenagem de até 30 m³ (trinta metros cúbicos).

§ 2º Aplicam-se às instalações de que trata o § 1º as mesmas exigências técnicas, operacionais, de segurança e de controle previstas para instalações com capacidade inferior a 15 m³ na regulamentação vigente.

§ 3º Permanecem obrigatórias as demais disposições relativas ao uso para consumo próprio, inclusive quanto à vedação de comercialização de combustíveis a terceiros.

§ 4º O disposto neste artigo aplica-se independentemente de previsão em normas infralegais da ANP.

§ 5º As instalações poderão conter até 3 (três) tanques aéreos com bacia de contenção, com capacidade individual de até 30.000 (trinta mil) litros cada.

§ 6º Os pontos de abastecimento deverão observar distância mínima de 30 (trinta) metros de vertentes, arroios, rios.

§ 7º Para os fins do disposto neste artigo:



I – consideram-se cooperativas de transportadores autônomos de cargas aquelas que atendam cumulativamente aos seguintes requisitos:

a) comprovem, por meio do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), que possuam, no mínimo, 60% (sessenta por cento) de Transportadores Autônomos de Cargas (TAC), admitidos aqueles legalmente equiparados, devendo tal condição ser complementada por meio de ficha de matrícula na cooperativa que comprove a condição de associado;

b) sejam compostas, em sua diretoria, por transportadores com registro ativo no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) há, no mínimo, 5 (cinco) anos;

II – o abastecimento será restrito:

a) aos veículos e equipamentos pertencentes aos cooperados;

b) aos veículos sob posse legítima da cooperativa ou dos cooperados;

c) aos prestadores de serviço vinculados às atividades da cooperativa;

III – as cooperativas poderão adquirir combustíveis:

a) de fornecedores, distribuidores ou transportadores-revendedores-retalhistas autorizados;

b) diretamente de produtores ou refinarias, no mercado interno ou externo, inclusive por meio de importação, utilizando infraestrutura logística e portuária autorizada.”

“**Art. Parágrafo único.** As federações e confederações constituídas por cooperativas de transportadores autônomos de cargas serão classificadas como grandes consumidoras para fins de aquisição direta de combustíveis, considerada a soma da capacidade de consumo das cooperativas a elas filiadas.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir tratamento diferenciado às cooperativas de transportadores rodoviários de cargas, compostas majoritariamente por Transportadores Autônomos de Cargas – TAC, permitindo a instalação e operação de pontos de abastecimento próprios com parâmetros adequados à sua realidade operacional.



Atualmente, a regulamentação vigente estabelece limite de capacidade que impõe a necessidade de autorização para instalações de maior porte, o que gera custos e entraves incompatíveis com a estrutura das cooperativas de pequeno e médio porte. A proposta amplia esse limite para até 30 m³ exclusivamente para cooperativas que atendam a critérios objetivos, mantendo todas as exigências de segurança e controle.

A medida promove redução de custos logísticos, maior eficiência operacional e fortalecimento da organização coletiva dos transportadores autônomos, sem comprometer os padrões técnicos e ambientais já estabelecidos.

Além disso, a possibilidade de aquisição direta de combustíveis e o reconhecimento como grandes consumidores contribuem para melhorar as condições de negociação, refletindo diretamente na redução do custo operacional e na sustentabilidade econômica da atividade.

Adicionalmente, o cenário recente de instabilidade geopolítica no Oriente Médio, com tensões envolvendo o Irã e impactos no fluxo de petróleo pelo Estreito de Ormuz, gerou forte volatilidade nos preços internacionais e comportamento especulativo na cadeia de distribuição de combustíveis no Brasil, elevando o preço do óleo diesel mesmo sem reajustes imediatos por parte da Petrobras. Tal situação evidenciou a vulnerabilidade do setor de transporte rodoviário de cargas à intermediação e às oscilações externas, reforçando a necessidade de mecanismos que permitam a aquisição direta em escala pelas cooperativas.

Trata-se, portanto, de medida que equilibra segurança regulatória, eficiência econômica e inclusão produtiva, alinhada à realidade do transporte rodoviário de cargas no País.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Paulo Pimenta
(PT - RS)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A subvenção econômica de que trata o art. 1º desta Medida Provisória é extensível ao biodiesel (B100), assim como à fração de biodiesel contida no óleo diesel vendido em mistura obrigatória, na proporção correspondente ao percentual de mistura legalmente exigido, assegurada a paridade de tratamento em relação ao óleo diesel mineral.

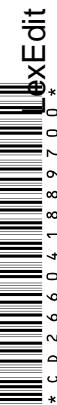
§ 1º A paridade de que trata o caput veda que a carga tributária efetiva incidente sobre o biodiesel seja superior à que incide sobre o óleo diesel mineral, qualquer que seja a denominação ou natureza dos tributos aplicáveis, em observância ao disposto no art. 5º, §7º, inciso I, da Lei nº 11.116, de 18 de maio de 2005.

§ 2º A concessão de subvenção econômica ao óleo diesel mineral fica condicionada à simultânea extensão de benefício equivalente ao biodiesel, de modo a preservar o diferencial competitivo dos biocombustíveis em relação aos combustíveis fósseis, nos termos do art. 225, § 1º, inciso VIII, da Constituição Federal, e do art. 175 da Lei Complementar nº 214, de 16 de janeiro de 2025.

§ 3º O Poder Executivo regulamentará, no prazo de 30 (trinta) dias a contar da publicação desta Medida Provisória, os critérios de apuração e pagamento da subvenção econômica ao biodiesel, observadas as disposições desta Medida Provisória e a legislação aplicável.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar a paridade de tratamento tributário e econômico entre o biodiesel e o óleo diesel mineral,



impedindo que a subvenção econômica instituída por esta Medida Provisória resulte em desvantagem competitiva para os biocombustíveis.

A Lei nº 11.116, de 18 de maio de 2005, que dispõe sobre o Registro Especial, na Secretaria da Receita Federal do Brasil, de produtor ou importador de biodiesel, estabelece, em seu art. 5º, § 7º, inciso I, que a tributação do biodiesel não poderá resultar em alíquota efetiva de PIS/Cofins e CIDE superior à aplicada ao óleo diesel mineral. Nesse sentido, a desoneração do diesel fóssil promovida por esta Medida Provisória, sem extensão equivalente ao biodiesel, contraria diretamente esse comando legal, criando desequilíbrio tributário vedado pelo próprio ordenamento setorial.

No plano constitucional, o art. 225, § 1º, inciso VIII, da Constituição Federal, impõe ao Poder Público a obrigação de favorecer a produção e o uso de formas de energia renovável, o que inclui os biocombustíveis. Em sintonia com esse preceito, o art. 175 da Lei Complementar nº 214, de 16 de janeiro de 2025, assegura diferencial competitivo aos biocombustíveis em relação aos combustíveis fósseis. A concessão de subvenção exclusiva ao diesel mineral, portanto, não apenas desequilibra o mercado, como contraria a política energética e ambiental insculpida na Constituição e na legislação complementar vigente.

A emenda contempla tanto o biodiesel puro (B100) quanto a fração de biodiesel contida na mistura obrigatória comercializada no mercado rodoviário, assegurando que o benefício alcance a totalidade do volume efetivamente consumido. A proporcionalidade da extensão à fração de mistura evita o enriquecimento sem causa e mantém a coerência técnica da subvenção.

Trata-se, portanto, de medida indispensável à legalidade e à constitucionalidade da subvenção econômica prevista nesta Medida Provisória, além de coerente com os objetivos nacionais de transição energética e redução da dependência de combustíveis fósseis.



Sala da comissão, 18 de março de 2026.

Deputado Paulo Pimenta
(PT - RS)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266041889700>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Pimenta





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao art. 10 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 10.** Fica estabelecida a alíquota de 12% (doze por cento) do imposto sobre a exportação de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, classificados no código 2709 da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM, incidente sobre o valor total das exportações, com vigência estreita ao dia 13 de março de 2026.

Parágrafo único. Findo o prazo previsto no caput, fica automaticamente restabelecida a alíquota zero do imposto sobre a exportação para os produtos de que trata este artigo, vedada a reedição da medida por ato infralegal.”

JUSTIFICAÇÃO

Na condição de membro da bancada do Livre Mercado, entendo que a Medida Provisória 1340/2026 institui o Imposto de Exportação (IE) de 12% sobre petróleo bruto sem qualquer prazo de encerramento, desvirtuando a natureza constitucionalmente admitida desse tributo. O IE, previsto no art. 153, inciso II da Constituição Federal, é instrumento de caráter extrafiscal, e sua função é regular o comércio exterior e a política energética, não arrecadar. A exceção à anterioridade tributária do art. 150, § 1º, da Constituição existe precisamente porque se pressupõe uso emergencial e proporcional do instrumento. Um IE



permanente, sem prazo e sem critério objetivo de encerramento, não é extrafiscal: é arrecadatário, e não merece o benefício constitucional da imediatidade.

Os números confirmam esse diagnóstico. O Governo afirma neutralidade fiscal, mas os dados projetados pelos próprios órgãos oficiais (EIA, ANP e Ministério da Fazenda) indicam que, nos primeiros quatro meses de vigência, o IE deve arrecadar entre R\$ 15,6 bilhões e R\$ 18,5 bilhões contra um custo total de apenas R\$ 10 bilhões, gerando superávit líquido de até R\$ 8,5 bilhões para a União. No cenário de Brent a US\$ 100 por barril, a receita anual do IE atinge R\$ 35 a R\$ 38 bilhões — superando em até R\$ 8 bilhões o custo total da medida. Quando a receita supera estruturalmente o custo da política que a justifica, a finalidade não pode ser chamada de regulatória.

O precedente judicial reforça essa conclusão. Em fevereiro de 2025, ao julgar o IE instituído pela MP 1163/2023 (medida estruturalmente idêntica), a 3ª Turma Especializada do TRF-2 concluiu que aquele imposto tinha natureza arrecadatória e, portanto, não se beneficiava da exceção à anterioridade tributária, autorizando a compensação integral dos valores pagos pelas produtoras. A MP 1340/2026 reedita a mesma lógica, agora com superávit ainda mais explícito, fortalecendo as três ADIs ajuizadas no STF e criando condições para nova judicialização de larga escala.

Há ainda um grave problema de equilíbrio federativo. O IE é receita exclusiva da União, mas ao reduzir a base de cálculo das Participações Especiais (distribuídas em 40% para os estados e 10% para os municípios confrontantes, nos termos do art. 50 da Lei nº 9.478/1997), a medida provoca transferência sistemática de recursos dos entes subnacionais para o governo federal, sem qualquer compensação.



A perda estimada de Participações Especiais para estados e municípios alcança R\$ 1,5 a R\$ 3,0 bilhões anuais.

A presente emenda propõe que o IE vigore pelo único prazo compatível com sua natureza declaradamente emergencial e extrafiscal. Essa delimitação preserva a resposta imediata ao momento de crise sem transformar o instrumento em tributação permanente, em ano eleitoral, sobre um setor responsável por 17% do PIB industrial brasileiro e por mais de US\$ 600 bilhões em contribuições fiscais projetadas para a próxima década. Cabe ao Congresso Nacional corrigir o que o Executivo não delimitou.

Sala da comissão, 18 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se nova redação ao art. 12; e acrescente-se art. 12-1 ao Capítulo VI da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 12.** Fica estabelecida a alíquota de 50% (cinquenta por cento) do imposto sobre a exportação de óleo diesel de uso rodoviário, classificado no código 2710.1S.21 da NCM, enquanto perdurar a subvenção econômica de que trata o art. 1º.”

“**Art. 12-1.** A alteração do caput do art. 12 desta Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, possui natureza interpretativa, conforme o disposto no art. 106, inciso I, da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional), retroagindo seus efeitos a 12 de março de 2026.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir maior precisão normativa ao art. 12 da Medida Provisória nº 1.340, de 2026, mediante a explicitação de que a incidência do imposto sobre a exportação recai sobre o óleo diesel destinado ao uso rodoviário.

A redação vigente faz referência genérica ao “óleo diesel”, ao passo que o art. 1º da própria Medida Provisória, ao instituir a subvenção econômica, delimita expressamente o seu alcance ao diesel de uso rodoviário. Tal assimetria pode gerar dúvidas interpretativas quanto ao escopo da tributação,



comprometendo a segurança jurídica e abrindo espaço para controvérsias administrativas e judiciais.

A explicitação proposta reforça a necessária vinculação entre a incidência do imposto e o objeto da política pública instituída, afastando interpretações que ampliem indevidamente o alcance da norma para outras destinações do produto, como o combustível utilizado no transporte marítimo, que não se insere no âmbito da subvenção.

Assim, a emenda não promove inovação material, limitando-se a explicitar, com maior precisão, o alcance já pretendido pelo legislador, preservando a coerência sistêmica da norma e evitando distorções em sua aplicação.

Nesse contexto, o caráter interpretativo expresso da alteração, com efeitos retroativos à data de publicação da Medida Provisória, encontra amparo no art. 106, inciso I, do Código Tributário Nacional, que admite a aplicação retroativa da lei quando expressamente interpretativa, desde que não implique imposição de penalidade mais gravosa ao contribuinte.

A medida contribui para o fortalecimento da segurança jurídica, a uniformidade interpretativa e a correta aplicação da política pública subjacente.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 19 de março de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se ao § 2º do art. 6º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 6º**

.....

§ 2º A metodologia de definição do preço de referência considerará os parâmetros de mercado que compõem o preço do óleo diesel de uso rodoviário e utilizará critérios objetivos, considerando a paridade de importação, os quais deverão constar do Regulamento, para fins de transparência’.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aprimorar a redação do § 2º, a fim de reforçar a transparência e a segurança jurídica na definição do preço de referência aplicável ao óleo diesel de uso rodoviário.

A inclusão da expressão “e utilizará critérios objetivos, considerando a paridade de importação, os quais deverão constar do Regulamento, para fins de transparência” tem por finalidade explicitar que a metodologia adotada observará parâmetros previamente definidos e publicizados, com base em critérios objetivos e na paridade de importação, de modo a assegurar previsibilidade e segurança jurídica aos agentes econômicos que atuam no comércio exterior.

A proposta fortalece a clareza da disciplina regulatória, prestigia a transparência do processo normativo e favorece a adequada implementação da política pública.



Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 19 de março de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)



Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8459184500>



CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se § 2º ao art. 9º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 9º**

.....

§ 2º *Considerando sua natureza jurídica de mera recomposição patrimonial, os valores recebidos a título de subvenção econômica, independentemente do tratamento contábil a eles conferido, não integram a base de cálculo de quaisquer tributos federais, inclusive IRPJ, CSLL, PIS/Pasep e Cofins.”*

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa explicitar a natureza jurídica da subvenção econômica instituída pelo Governo Federal e definir seus devidos efeitos tributários. Considerando que a subvenção econômica tem por finalidade a recomposição de preços em face da desoneração tributária promovida, não se configura como benefício fiscal autônomo.

Por conseguinte, considerando que os valores a título de subvenção econômica não representam receita, faturamento ou acréscimo patrimonial do agente econômico, não deverão se sujeitar à tributação por IRPJ/CLLL, PIS/COFINS ou quaisquer outros tributos federais. Tributar tais montantes significaria



reintroduzir, por via transversa, o ônus financeiro que a própria norma busca eliminar.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 19 de março de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026
(à MPV 1340/2026)

Dê-se nova redação aos incisos XXI e XXII do *caput* do art. 3º, ambos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, como propostos pelo art. 13 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 3º**

.....

XXI – *e elevar, de forma abusiva, os preços de combustíveis, biocombustíveis e derivados de petróleo, em situações de conflitos geopolíticos que impactem o abastecimento nacional:*

.....

XXII – *recusar o fornecimento de combustíveis, biocombustíveis e derivados de petróleo de forma injustificada em situações de conflitos geopolíticos que impactem o abastecimento nacional:*

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta de emenda visa conferir a necessária densidade normativa aos incisos XXI e XXII do art. 3º da Lei nº 9.847/1999, introduzidos por esta Medida Provisória. Da forma como se encontram redigidos, tais dispositivos carecem de balizas objetivas, apresentando uma tipicidade excessivamente aberta que compromete a segurança jurídica do setor de combustíveis. É primordial que os dispositivos contenham previsão de aplicação extraordinária relacionada a um cenário de conflito geopolítico com impacto em abastecimento nacional.



A possibilidade de aplicação dessas penalidades de forma indistinta, independentemente de contexto extraordinário de mercado, pode levar à fiscalização permanente de práticas ordinárias de formação de preços, o que não parece compatível com própria dinâmica do setor em que os preços são livres.

Ademais, vale ressaltar que o Inciso X do art. 3 da Lei nº 9.847/99 atualmente já qualifica como conduta infracional "*sonegar produtos*". Portanto, o novo inciso XXII não pode ser igualmente genérico, mas sim ter uma delimitação clara e excepcional ligada à existência conflito geopolítico com impacto em abastecimento nacional, sob pena criar-se uma sobreposição normativa.

Tal redundância legislativa tende a ampliar a margem de interpretação na atuação fiscalizatória, potencialmente resultando em insegurança regulatória e multiplicação de litígios administrativos e judiciais, sem necessariamente contribuir para o aprimoramento do sistema de fiscalização.

A emenda proposta, portanto, preserva a intenção do legislador de coibir abusos em momentos de crise, mas o faz de forma cirúrgica e técnica. Garante-se a efetividade da fiscalização sem permitir que uma medida de exceção se transmute em ferramenta de intervenção permanente na economia, respeitando-se os princípios constitucionais da livre iniciativa e da tipicidade cerrada.

Sala da comissão, 19 de março de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** Fica instituído o Voucher Caminhoneiro, um programa de auxílio financeiro direto destinado aos Transportadores Autônomos de Cargas (TACs) devidamente cadastrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Parágrafo único. Fica o Poder Executivo autorizado a destinar até 20% (vinte por cento) do limite financeiro estabelecido no caput do art. 2º para a concessão de auxílio financeiro direto ao Transportador Autônomo de Cargas (TAC) devidamente cadastrado no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC):

I – o benefício de que trata o caput será regulamentado por ato do Poder Executivo, que definirá o valor mensal, a periodicidade e os critérios de elegibilidade, visando mitigar os impactos da volatilidade do preço do óleo diesel.”

JUSTIFICAÇÃO

A IMPORTÂNCIA DO CAMINHONEIRO NA DISTRIBUIÇÃO DE CARGAS NO BRASIL

Os Transportadores Autônomos de Cargas (TACs) desempenham papel fundamental na logística brasileira e na sustentação da economia nacional. O transporte rodoviário é responsável por aproximadamente 63% de todas as cargas movimentadas no país, o que demonstra a enorme dependência do Brasil em relação ao trabalho dos caminhoneiros. Sem a atuação desses



profissionais, o abastecimento de mercadorias seria rapidamente comprometido, afetando diretamente a economia e a vida da população. Diante dessa realidade, é fundamental reconhecer que o caminhoneiro exerce uma função estratégica para o país e, por isso, deve ser amplamente protegido e valorizado pelas políticas públicas do Estado.

Grande parte das mercadorias consumidas no Brasil depende do transporte rodoviário para chegar ao destino final. Alimentos produzidos no campo, combustíveis distribuídos para os postos, medicamentos destinados a hospitais e farmácias, insumos industriais e produtos de consumo chegam aos centros urbanos por meio do trabalho diário dos caminhoneiros. O transporte rodoviário possui uma característica essencial que nenhum outro modal consegue oferecer com a mesma eficiência: a capacidade de alcançar praticamente todos os municípios brasileiros, incluindo pequenas cidades, áreas rurais e regiões distantes dos grandes centros.

A importância do caminhoneiro também se revela quando se observam os impactos de eventuais paralisações da atividade. Em poucos dias podem surgir desabastecimento de alimentos, escassez de combustíveis, paralisação de indústrias e dificuldades no fornecimento de medicamentos. Isso evidencia que o caminhoneiro não é apenas um prestador de serviço logístico, mas um agente essencial para o funcionamento da economia e para a estabilidade social do país.

Além disso, o transporte rodoviário de cargas movimenta bilhões de reais por ano e sustenta uma ampla cadeia econômica. A atividade do caminhoneiro gera renda e movimenta setores como postos de combustível, oficinas mecânicas, comércio de peças e pneus, restaurantes, hotéis, empresas de seguros e serviços logísticos. Dessa forma, o caminhoneiro autônomo contribui diretamente para o desenvolvimento econômico de diversas regiões do Brasil.

A atividade também possui forte impacto social. O Brasil possui cerca de um milhão de transportadores autônomos registrados, além de milhões de empregos indiretos ligados ao transporte de cargas. Para muitos trabalhadores, especialmente aqueles com menor acesso à formação formal, a



profissão de caminhoneiro representa uma importante oportunidade de renda, trabalho e sustento familiar.

Do ponto de vista estratégico, o transporte rodoviário é indispensável para o abastecimento nacional. A produção agrícola brasileira depende do transporte por caminhões para chegar aos centros consumidores, enquanto combustíveis produzidos em refinarias precisam ser distribuídos para milhares de municípios em todo o território nacional. O mesmo ocorre com medicamentos e equipamentos hospitalares, cuja distribuição depende diretamente da atividade dos caminhoneiros.

Embora existam outros modais de transporte, como ferrovias, hidrovias e transporte aéreo, nenhum deles possui a mesma capacidade de alcance, flexibilidade e cobertura territorial que o transporte rodoviário. Por essa razão, o caminhoneiro permanece como o principal responsável pela integração logística do país.

Diante desse cenário, torna-se evidente que o caminhoneiro exerce uma função essencial para o funcionamento da economia brasileira. Por isso, cabe ao Estado reconhecer essa importância e adotar políticas públicas que garantam condições dignas de trabalho e sustentabilidade econômica para essa categoria. A proteção ao caminhoneiro não deve ser vista como benefício isolado, mas como uma medida estratégica para garantir o abastecimento nacional, preservar empregos e assegurar o funcionamento da economia.

Nesse contexto, destaca-se a importância de medidas como o **Voucher Caminhoneiro**, instrumento que busca garantir condições mínimas de estabilidade econômica para os transportadores autônomos em momentos de forte aumento de custos operacionais, especialmente relacionados ao combustível. O Voucher Caminhoneiro não deve ser considerado um gasto social, mas sim um investimento na infraestrutura logística nacional.

Sua adoção se justifica por diversos fatores. Em primeiro lugar, pela essencialidade da atividade, uma vez que os caminhoneiros movimentam cerca de 63% das cargas do Brasil e, sem sua atuação, a economia nacional enfrenta riscos de paralisação. Em segundo lugar, pela ausência de alternativas viáveis



para substituir o transporte rodoviário, que permanece como o único modal capaz de alcançar todo o território nacional com flexibilidade e eficiência.

Além disso, o setor contribui significativamente para a economia, representando parcela relevante do Produto Interno Bruto e gerando milhões de empregos diretos e indiretos. Soma-se a isso o papel estratégico do caminhoneiro para a segurança nacional, uma vez que o abastecimento de alimentos, combustíveis e medicamentos depende diretamente da continuidade do transporte rodoviário.

Também se destaca a legitimidade da atuação do Estado na proteção dessa categoria. O caminhoneiro contribui para a arrecadação pública por meio de diversos tributos e, portanto, é razoável que o poder público adote medidas de proteção quando a atividade é impactada por crises econômicas ou aumentos abruptos de custos que fogem ao controle do trabalhador.

Dessa forma, proteger o caminhoneiro autônomo significa proteger a economia brasileira, garantir o abastecimento da população, preservar empregos e fortalecer a estabilidade social do país. O apoio a essa categoria representa um investimento estratégico que gera retorno econômico e social para toda a sociedade.

Referências técnicas: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) – Estatísticas do RNTRC; Confederação Nacional de Transportadores Autônomos (CNTA); Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA); Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran); Ministério da Infraestrutura; Banco Central do Brasil.

Sala da comissão, 19 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 12 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 12.**

Parágrafo único. A arrecadação do imposto previsto no caput será destinada, prioritariamente, à formação de fundo garantidor para linhas de crédito com juros subsidiados, operadas por instituições financeiras públicas, destinadas à renovação de frota, manutenção veicular e capital de giro de Transportadores Autônomos de Cargas (TAC) registrados no RNTRC, conforme regulamentação do Poder Executivo a ser publicada em até 30 (trinta) dias após esta Medida Provisória. (NR).”

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.340/2026 estabelece, em seu art. 12, a aplicação de alíquota de 50% do imposto sobre a exportação de óleo diesel, medida importante para compensar os custos da subvenção ao combustível. Entretanto, o texto não define a destinação dos recursos arrecadados com esse imposto. Essa ausência representa uma oportunidade perdida de política pública, pois tais recursos poderiam ser utilizados de forma estratégica para fortalecer o setor de transporte rodoviário de cargas, especialmente o Transportador Autônomo de Cargas (TAC), que representa um dos pilares da logística nacional.

O Brasil exporta cerca de 5 milhões de barris de diesel por mês, volume que pode gerar uma arrecadação estimada superior a R\$ 20 bilhões anuais com a alíquota prevista na medida provisória. Parte desses recursos



poderia ser destinada à criação de um fundo garantidor para viabilizar linhas de crédito com juros subsidiados voltadas aos transportadores autônomos, permitindo investimentos em manutenção veicular, renovação de frota e capital de giro.

Atualmente, grande parte dos caminhoneiros autônomos enfrenta dificuldades para acessar crédito no sistema financeiro tradicional. Estudos do setor indicam que a maioria dos TACs não possui linhas de crédito regulares e enfrenta taxas de juros elevadas, o que dificulta a realização de manutenção preventiva e investimentos em seus veículos. Essa situação gera riscos à segurança nas estradas, aumenta custos operacionais e reduz a capacidade produtiva do setor.

A criação de um fundo garantidor para crédito aos transportadores autônomos segue modelos já consolidados no país, como o Fundo de Aval às Micro e Pequenas Empresas (Fampe) e o Fundo de Garantia de Operações (FGO), que têm demonstrado eficiência na ampliação do acesso ao crédito. Ao garantir parte do risco das operações financeiras, o fundo permite a redução das taxas de juros e facilita o acesso a financiamento por parte de trabalhadores autônomos e pequenos empreendedores.

A proposta também encontra respaldo jurídico na Constituição Federal, que autoriza a instituição de impostos sobre comércio exterior e permite a destinação de recursos públicos para programas de desenvolvimento econômico e social, além de estabelecer a proteção ao trabalhador como princípio fundamental. Da mesma forma, a iniciativa está alinhada com a legislação que regulamenta o transporte rodoviário de cargas e os direitos dos motoristas profissionais.

Do ponto de vista econômico, a criação do fundo garantidor permitirá que caminhoneiros tenham acesso a crédito com juros mais baixos, reduzindo custos e possibilitando maior investimento na manutenção de seus veículos. Isso contribui para uma frota mais segura, redução de acidentes, maior eficiência logística e aumento da produtividade do setor. Estudos indicam que investimentos em crédito direcionado ao transporte geram efeitos positivos em



toda a cadeia econômica, beneficiando oficinas, fornecedores de peças, postos de combustível e diversos serviços ligados ao transporte rodoviário.

Além disso, o fundo possui potencial para ser financeiramente sustentável, uma vez que os recursos provenientes da arrecadação do imposto sobre a exportação de diesel são suficientes para garantir a operação das linhas de crédito sem comprometer outras políticas públicas. Dessa forma, trata-se de uma medida que utiliza recursos já arrecadados para fortalecer um setor essencial da economia brasileira.

Assim, a destinação de parte da arrecadação para a criação de um fundo garantidor de crédito para os Transportadores Autônomos de Cargas representa uma medida eficiente, socialmente justa e economicamente estratégica. A proposta fortalece o elo mais vulnerável da cadeia logística, amplia o acesso ao crédito, melhora as condições de trabalho da categoria e contribui para a estabilidade do sistema de transporte de cargas no país. Por essas razões, recomenda-se a aprovação da presente emenda à Medida Provisória nº 1.340/2026.

Sala da comissão, 19 de março de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01340/2026
(à MPV 1340/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** Dos Pontos de Abastecimento Rodoviário: Ficam criados os Pontos de Abastecimento Rodoviário (PAR) como modalidade de instalação destinada à armazenagem, ao abastecimento e à distribuição de combustíveis de uso rodoviário.

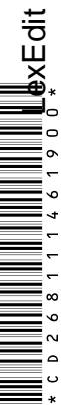
§ 1º Para os fins desta Lei, considera-se Ponto de Abastecimento Rodoviário (PAR) a instalação fixa, móvel, aérea ou subterrânea, com capacidade de armazenagem de até 60 m³ (sessenta metros cúbicos), destinada abastecimento de óleo diesel de uso rodoviário.

§ 2º Poderão ser detentores dos Pontos de Abastecimento Rodoviário (PAR) pessoas físicas ou jurídicas, isoladamente ou organizadas em associações, cooperativas, sindicatos, consórcios ou grupos fechados, compostos por pessoas previamente identificadas, associadas ou sindicalizadas.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta tem como objetivo permitir que os caminhoneiros tenham acesso direto à aquisição de combustível por meio de Pontos de Abastecimento Rodoviário (PAR), possibilitando maior autonomia e redução de custos operacionais.

Atualmente, os transportadores, especialmente os autônomos, estão sujeitos às constantes variações e, muitas vezes, a práticas abusivas de preços no mercado de combustíveis, o que compromete sua renda e a sustentabilidade da atividade.



Ao permitir que os próprios caminhoneiros, suas associações, cooperativas ou entidades representativas possam adquirir e distribuir combustível para consumo próprio, cria-se um mecanismo de proteção econômica, aumentando o poder de negociação e reduzindo a dependência de intermediários.

A medida contribui para maior equilíbrio no setor, fortalece a categoria e garante condições mais justas de trabalho, refletindo positivamente na logística e na economia nacional.

Sala da comissão, 19 de março de 2026.

