



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1349, de 2026**, que *"Institui o Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis e altera a Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, a Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, e a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011."*

PARLAMENTARES	EMENDAS N°S
Senador Alessandro Vieira (MDB/SE)	001; 002; 003; 004; 005; 006
Deputado Federal Amom Mandel (CIDADANIA/AM)	007; 008
Deputado Federal João Carlos Bacelar (PL/BA)	009
Deputado Federal Lafayette de Andrada (PL/MG)	010; 011; 012; 013; 014; 015; 016; 065; 066
Deputado Federal Zé Vitor (PL/MG)	017; 050; 051; 052
Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	018; 019; 020; 021; 022; 023; 024; 025; 026; 027; 028; 113; 114; 115; 116
Deputado Federal Carlos Jordy (PL/RJ)	029; 030; 031; 032; 033; 034
Senador Eduardo Braga (MDB/AM)	035
Deputado Federal Capitão Alden (PL/BA)	036; 037; 038; 039; 040; 041; 053
Deputado Federal Marangoni (UNIÃO/SP)	042
Deputado Federal Vermelho (PP/PR)	043
Deputado Federal Julio Lopes (PP/RJ)	044; 045; 046
Deputado Federal Alceu Moreira (MDB/RS)	047; 048; 049
Deputado Federal Pedro Lupion (REPUBLICANOS/PR)	054
Deputada Federal Marussa Boldrin (REPUBLICANOS/GO)	055; 058; 059; 060; 061; 062; 063; 064; 067
Senador Jorge Kajuru (PSB/GO)	056
Deputado Federal Alencar Santana (PT/SP)	057
Senador Jaime Bagattoli (PL/RO)	068; 069; 070; 071; 072; 073
Deputado Federal Junio Amaral (PL/MG)	074; 075; 076
Senadora Damares Alves (REPUBLICANOS/DF)	077; 078; 079
Senador Hamilton Mourão (REPUBLICANOS/RS)	080; 081; 082; 083; 084; 090; 091; 092; 093; 094; 107

PARLAMENTARES	EMENDAS N°S
Deputado Federal Marcel van Hattem (NOVO/RS)	085; 086
Deputado Federal General Girão (PL/RN)	087; 088; 089; 109
Deputada Federal Fernanda Pessoa (PSD/CE)	095
Senador Jayme Campos (UNIÃO/MT)	096; 097; 098
Senador Luis Carlos Heinze (PP/RS)	099; 100; 101; 102; 103; 104; 105; 106; 119; 122
Deputado Federal Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP)	108
Deputado Federal Heitor Schuch (PSD/RS)	110
Senador Nelsinho Trad (PSD/MS)	111; 112
Deputado Federal Márcio Marinho (REPUBLICANOS/BA)	117; 118
Senadora Tereza Cristina (PP/MS)	120; 121
Deputado Federal Delegado Paulo Bilynskyj (PL/SP)	123; 124

TOTAL DE EMENDAS: 124





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Alessandro Vieira

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se o seguinte artigo à Medida Provisória nº 1.349, de 2026:

Art. 22-A. O Poder Executivo encaminhará à comissão mista de que trata o art. 62, § 9º, da Constituição Federal, relatório quinzenal de execução do Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis, contendo:

I – volume total de combustível subsidiado, discriminado por produto (diesel e GLP), origem (importado e nacional) e unidade da Federação;

II – valor total desembolsado a título de subvenção, com discriminação das fontes (União e estados);

III – relação dos estados aderentes ao regime de cooperação e respectivos valores retidos do Fundo de Participação dos Estados;

IV – evolução dos preços médios ao consumidor, por produto e por estado, comparada com o período imediatamente anterior ao regime;

V – impacto fiscal acumulado, incluindo estimativa de renúncia de receita tributária;

VI – avaliação da ANP sobre riscos ao abastecimento.

Parágrafo único. O primeiro relatório será encaminhado no prazo de 15 dias a contar da publicação desta Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A magnitude dos recursos envolvidos – potencialmente superior a R\$ 14 bilhões somando diesel e GLP – exige acompanhamento tempestivo pelo



Congresso Nacional. A prestação de contas quinzenal permite que a comissão mista monitore a eficácia da política e, se necessário, promova ajustes durante a própria tramitação da MP, sem necessidade de aguardar relatórios anuais de órgãos de controle.

Sala da comissão, 9 de abril de 2026.

Senador Alessandro Vieira
(MDB - SE)



Assinado eletronicamente, por Sen. Alessandro Vieira

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7296507914>



CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Alessandro Vieira

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se o seguinte § 4º ao art. 19 da Medida Provisória nº 1.349, de 2026:

§ 4º. Do valor total da subvenção econômica destinada ao GLP de que trata o caput, no mínimo 50% deverão ser direcionados à equalização do preço do botijão de 13 kg comercializado a famílias inscritas no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal – CadÚnico.

§ 5º. O Ministério do Desenvolvimento e Assistência Social, Família e Combate à Fome indicará à ANP os critérios de identificação dos beneficiários de que trata o § 4º, que poderão incluir a articulação com o programa Auxílio Gás.

§ 6º. O importador ou distribuidor beneficiário da subvenção de que trata o § 4º deverá demonstrar, na forma regulamentada pela ANP, que o botijão de 13 kg chegou ao consumidor final inscrito no CadÚnico pelo preço efetivamente reduzido.

JUSTIFICAÇÃO

O GLP é item essencial da cesta de consumo das famílias de baixa renda, cuja participação no orçamento doméstico é proporcionalmente muito maior do que nas demais faixas. A subvenção genérica de R\$ 850/tonelada pode beneficiar indistintamente todos os consumidores, diluindo o impacto social da medida. A presente emenda direciona parcela relevante do benefício às famílias mais vulneráveis, articulando-o com a infraestrutura já existente do CadÚnico e do Auxílio Gás.



Sala da comissão, 9 de abril de 2026.

Senador Alessandro Vieira
(MDB - SE)



Assinado eletronicamente, por Sen. Alessandro Vieira

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5904454464>



CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Alessandro Vieira

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se o seguinte art. 3º-A à Medida Provisória nº 1.349, de 2026:

Art. 3º-A. Os Estados e o Distrito Federal que não aderirem ao regime de cooperação de que trata o art. 2º ficarão impedidos, enquanto perdurar o Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis, de:

I – celebrar novos convênios com a União para transferências voluntárias na área de infraestrutura de transportes;

II – contratar operações de crédito com garantia da União.

§ 1º. O impedimento de que trata o caput será suspenso imediatamente após a formalização da adesão pelo ente federativo.

§ 2º. A não adesão deverá ser acompanhada de justificativa fundamentada, publicada no Diário Oficial do respectivo ente, demonstrando a inviabilidade fiscal da adesão.

JUSTIFICAÇÃO

A adesão voluntária, embora respeitável do ponto de vista federativo, tem permitido que razões políticas prevaleçam sobre o interesse da população local. Alguns estados já se recusaram a aderir ao programa, mesmo quando dispõem de condições fiscais para tanto, deixando seus cidadãos sem acesso ao subsídio. A presente emenda cria incentivos à adesão sem violar a autonomia estadual, pois exige apenas a publicação de justificativa técnica para a recusa e



estabelece consequências proporcionais ao descumprimento de uma obrigação de cooperação federativa em situação emergencial.

Sala da comissão, 9 de abril de 2026.

Senador Alessandro Vieira
(MDB - SE)



Assinado eletronicamente, por Sen. Alessandro Vieira

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9563779246>



CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Alessandro Vieira

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se o seguinte art. 1º-A à Medida Provisória nº 1.349, de 2026:

Art. 1º-A. O Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis terá sua vigência e encerramento condicionados aos seguintes parâmetros:

I – o regime será automaticamente prorrogado por períodos de 30 dias enquanto o preço médio do barril de petróleo tipo Brent se mantiver igual ou acima de US\$ 85,00 por barril, aferido pela média móvel de 15 dias úteis;

II – quando o preço médio de que trata o inciso I permanecer abaixo de US\$ 85,00 por barril por 15 dias úteis consecutivos, terá início a fase de encerramento gradual, na qual os valores das subvenções econômicas serão reduzidos na seguinte proporção:

- a) do 1º ao 15º dia: redução de 25% dos valores vigentes;
- b) do 16º ao 30º dia: redução de 50% dos valores vigentes;
- c) do 31º ao 45º dia: redução de 75% dos valores vigentes;
- d) a partir do 46º dia: encerramento integral das subvenções;

III – caso, durante a fase de encerramento gradual, o preço médio do Brent retorne ao patamar igual ou superior a US\$ 85,00 por barril por 5 dias úteis consecutivos, as subvenções serão restabelecidas integralmente;



IV – o Ministério de Minas e Energia publicará, semanalmente, a aferição dos parâmetros de que trata este artigo, inclusive a fase de encerramento gradual em que se encontra o regime.

Parágrafo único. O Poder Executivo poderá, motivadamente, suspender a fase de encerramento gradual e restabelecer integralmente as subvenções caso persistam riscos ao abastecimento interno atestados pela ANP, independentemente do parâmetro de preço.

JUSTIFICAÇÃO

A ausência de critérios objetivos para a prorrogação e o encerramento do regime cria dois riscos: a perpetuação desnecessária do subsídio, onerando o erário, ou seu encerramento abrupto, que pode causar choque de preços e desabastecimento. A vinculação a um gatilho transparente – o preço do Brent – confere previsibilidade ao mercado, enquanto a rampa de encerramento gradual (redução de 25% a cada 15 dias) permite que a cadeia de distribuição se ajuste progressivamente às condições normais de mercado. A possibilidade de restabelecimento integral caso o Brent volte a subir garante flexibilidade diante da volatilidade geopolítica. O Poder Executivo preserva, ainda, a prerrogativa de manter o regime por razões de abastecimento, mediante decisão motivada.

Sala da comissão, 9 de abril de 2026.

Senador Alessandro Vieira
(MDB - SE)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Alessandro Vieira

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se o seguinte § 3º ao art. 1º da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, com a redação dada pela Medida Provisória nº 1.349, de 2026:

§ 3º. Para fins do disposto neste artigo, considera-se aumento abusivo de preço a prática de margem de comercialização que exceda, de forma injustificada, a margem de referência fixada pela ANP, calculada com base no preço de paridade de importação acrescido dos tributos, custos logísticos e margem razoável de distribuição e revenda.

§ 4º. Configurada a prática de margem superior à de referência, caberá ao agente econômico o ônus de demonstrar a razoabilidade do preço praticado, indicando os fatores de custo que justifiquem a diferença.

§ 5º. A ANP publicará, mensalmente, a margem de referência de que trata o § 3º, discriminada por produto e por região.

JUSTIFICAÇÃO

A MPV prevê multas severas por preço abusivo, mas não estabelece parâmetros objetivos, gerando insegurança jurídica tanto para o setor privado quanto para os órgãos fiscalizadores. A fixação de uma margem de referência, aliada à inversão do ônus da prova, dá efetividade ao dispositivo sem comprometer a liberdade de preços, pois permite ao agente econômico justificar eventuais desvios com base em custos reais.



Sala da comissão, 9 de abril de 2026.

Senador Alessandro Vieira
(MDB - SE)



Assinado eletronicamente, por Sen. Alessandro Vieira

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9027694941>



CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Alessandro Vieira

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se o seguinte art. 13-A à Medida Provisória nº 1.349, de 7 de abril de 2026:

Art. 13-A. A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP publicará, semanalmente, painel eletrônico de acompanhamento contendo:

I – os preços de referência do óleo diesel de uso rodoviário e do GLP, por unidade da Federação;

II – as margens praticadas por distribuidores e revendedores, com base em dados fiscais e informações de comercialização;

III – o volume de combustível efetivamente importado e distribuído sob o regime emergencial;

IV – o valor total desembolsado a título de subvenção econômica, discriminado por beneficiário.

§ 1º. O pagamento de cada parcela da subvenção econômica ao importador ou distribuidor habilitado ficará condicionado à comprovação do repasse integral do benefício na cadeia de comercialização, na forma regulamentada pela ANP.

§ 2º. A ANP poderá requisitar dados fiscais diretamente da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil e das Secretarias de Fazenda estaduais para fins de verificação do disposto neste artigo.



JUSTIFICAÇÃO

A eficácia de qualquer política de subsídio depende da verificação de que o benefício chega ao destinatário final. Entidades representativas do setor de transportes, como a Abrati, e as próprias distribuidoras têm manifestado preocupação com a ausência de mecanismos claros de rastreamento do repasse. A publicação semanal de dados pela ANP confere transparência ao regime emergencial e permite o controle social e parlamentar sobre a aplicação de recursos públicos que podem alcançar R\$ 4 bilhões apenas no diesel importado.

Sala da comissão, 9 de abril de 2026.

Senador Alessandro Vieira
(MDB - SE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescentem-se arts. 11-1 e 11-2 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 11-1. A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP disponibilizará painel público eletrônico, de acesso irrestrito, com atualização mínima semanal, contendo informações detalhadas sobre a execução da subvenção econômica de que trata esta Lei.

§ 1º O painel deverá conter, no mínimo:

I – os volumes de combustíveis subsidiados, por ente federativo;

II – os valores pagos a título de subvenção econômica;

III – a identificação dos agentes econômicos beneficiários;

IV – os preços médios praticados ao longo da cadeia de comercialização; e

V – os dados disponíveis relativos ao repasse da subvenção ao consumidor final.

§ 2º As informações deverão ser disponibilizadas em formato aberto, estruturado e interoperável, permitindo seu tratamento automatizado por órgãos de controle e pela sociedade.

§ 3º A ANP deverá adotar mecanismos de verificação e consistência dos dados informados pelos agentes econômicos, podendo utilizar cruzamento com bases fiscais, regulatórias e administrativas disponíveis.

§ 4º O painel deverá conter indicadores de desempenho e alertas de variações atípicas de preços, margens ou volumes, conforme parâmetros definidos em regulamento.

§ 5º O disposto neste artigo observará a legislação aplicável à proteção de dados pessoais e ao sigilo fiscal e comercial. (NR)”



“Art. 11-2. Os órgãos e entidades responsáveis pela operacionalização da subvenção econômica deverão manter sistemas de registro, monitoramento e avaliação contínua dos pagamentos realizados e dos resultados obtidos.

§ 1º As informações referidas no caput deverão ser consolidadas em relatórios periódicos de acompanhamento, com indicadores de efetividade da política pública, inclusive quanto à repercussão da subvenção nos preços ao consumidor final.

§ 2º Os dados e relatórios de que trata este artigo serão disponibilizados aos órgãos de controle interno e externo e poderão subsidiar ações de fiscalização, nos termos da legislação vigente.

§ 3º A ANP poderá celebrar acordos de cooperação com órgãos de controle e entidades públicas para o compartilhamento de dados e o aprimoramento dos mecanismos de monitoramento e fiscalização.

§ 4º Verificados indícios de distorções relevantes ou inconsistências nos dados reportados, a ANP deverá adotar medidas de supervisão e, quando cabível, encaminhar as informações aos órgãos competentes para apuração.

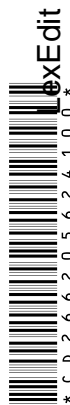
§ 5º O disposto neste artigo não afasta a atuação dos órgãos de controle interno e externo, nos termos dos arts. 70 a 74 da Constituição Federal. (NR)”

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 fortalecer os mecanismos de transparência, controle social e accountability na execução da subvenção econômica instituída no âmbito desta Lei, conferindo maior integridade, rastreabilidade e efetividade à aplicação dos recursos públicos destinados ao abastecimento de combustíveis.

Considerando o elevado volume de recursos envolvidos e a complexidade da cadeia de comercialização de combustíveis, torna-se imprescindível a adoção de instrumentos que permitam o acompanhamento contínuo da política pública, reduzindo assimetrias informacionais e mitigando riscos de apropriação indevida dos benefícios por agentes intermediários.



Nesse contexto, a instituição de painel público eletrônico com atualização periódica e acesso irrestrito promove a transparência ativa da Administração Pública, possibilitando o monitoramento em tempo real da execução da subvenção econômica por cidadãos, órgãos de controle e demais instituições, em consonância com os princípios da publicidade e da eficiência previstos no art. 37 da Constituição Federal.

Adicionalmente, a previsão de sistemas estruturados de registro, monitoramento e consolidação de informações, com disponibilização aos órgãos de controle interno e externo, reforça a governança da política pública, assegurando condições adequadas para o exercício das competências constitucionais de fiscalização, especialmente aquelas atribuídas ao Tribunal de Contas da União, nos termos dos arts. 70 a 74 da Constituição Federal.

A técnica normativa adotada preserva a autonomia institucional dos órgãos de controle, ao não lhes impor obrigações diretas, limitando-se a fortalecer os deveres de transparência e prestação de contas por parte da Administração Pública, em estrita observância ao princípio da separação de poderes.

Ressalte-se que a medida não implica criação ou ampliação de despesa obrigatória, restringindo-se ao aperfeiçoamento dos mecanismos de governança e controle dos recursos já previstos, com elevado potencial de prevenção de irregularidades, aumento da eficiência do gasto público e fortalecimento da confiança institucional.

Dessa forma, a presente emenda contribui para o aperfeiçoamento do regime instituído, assegurando maior transparência, responsabilidade na gestão dos recursos públicos e efetividade na consecução dos objetivos da política de abastecimento de combustíveis no País.

Deputado AMOM MANDEL
(REPUBLICANOS/AM)



Sala da comissão, 10 de abril de 2026.



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266205624100>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amom Mandel





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se § 8º ao art. 4º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 4º

.....

§ 8º Na distribuição da subvenção econômica de que trata este artigo, deverá ser considerado fator de equalização logística para os Estados da Região Norte, com o objetivo de compensar os custos adicionais decorrentes de isolamento geográfico, predominância de transporte fluvial e baixa integração à malha logística nacional, na forma estabelecida em regulamento.’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar a Medida Provisória nº 1.349, de 2026, mediante a introdução de critério de justiça federativa na distribuição da subvenção econômica destinada ao abastecimento de combustíveis.

O modelo atualmente adotado na Medida Provisória baseia-se predominantemente no histórico de consumo de óleo diesel, o que, embora tecnicamente consistente sob a ótica de mercado, não reflete as profundas desigualdades logísticas existentes entre as regiões do País.

A Região Norte, em especial o Estado do Amazonas, apresenta características estruturais singulares, como a forte dependência do transporte fluvial, a baixa densidade de infraestrutura rodoviária e as grandes distâncias



* CD 268010704900 *
ExEdit

geográficas, fatores que elevam significativamente os custos de distribuição de combustíveis. Tais custos não se traduzem necessariamente em maior volume de consumo, mas impactam diretamente o preço final ao consumidor.

Nesse contexto, a adoção de fator de equalização logística permite calibrar a política pública de forma mais equitativa, garantindo que os recursos da subvenção econômica alcancem de maneira mais eficaz as regiões com maiores desafios estruturais.

A medida encontra respaldo nos objetivos fundamentais da República, previstos no art. 3º, inciso III, da Constituição Federal, especialmente no que se refere à redução das desigualdades regionais, bem como nos princípios da ordem econômica, notadamente o desenvolvimento regional equilibrado.

Ressalte-se que a emenda não implica criação de despesa obrigatória adicional, limitando-se a orientar a distribuição dos recursos já previstos, conferindo maior racionalidade, eficiência e justiça à política pública.

Diante do exposto, a presente proposta contribui para o aperfeiçoamento da Medida Provisória, promovendo maior equilíbrio federativo e efetividade social, com especial atenção às peculiaridades da Região Norte.

Deputado AMOM MANDEL
(REPUBLICANOS/AM)

Sala da comissão, 10 de abril de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

NOVA REDAÇÃO DO ART. 19-A

“Art. 19-A.

Fica autorizada a concessão, pela União, no âmbito do Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis, de subvenção econômica ao gás natural destinado ao consumo residencial, com o objetivo de promover a modicidade tarifária e ampliar o acesso energético da população.

§ 1º A subvenção econômica de que trata o caput será concedida sob a forma de equalização de preços, incidente sobre o volume de gás natural destinado ao segmento residencial, na forma estabelecida em regulamento.

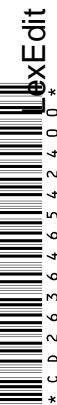
§ 2º A subvenção deverá ser integralmente repassada ao consumidor final, com redução direta das tarifas aplicáveis ao consumo residencial de gás natural.

§ 3º O benefício de que trata este artigo observará, no que couber, os mesmos critérios, condições, prazos e limites aplicáveis à subvenção econômica ao Gás Liquefeito de Petróleo – GLP, prevista no art. 19 desta Medida Provisória.

§ 4º A operacionalização da subvenção econômica ao gás natural residencial deverá ser realizada com base em avaliação conjunta da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP e das agências reguladoras estaduais competentes, observadas as competências constitucionais dos Estados na regulação dos serviços locais de gás canalizado.

§ 5º A avaliação de que trata o § 4º deverá considerar, no mínimo:

I – a estrutura tarifária vigente;



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

ExEdit

- II – os mecanismos de repasse ao consumidor final;
- III – o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão;
- IV – a modicidade tarifária; e
- V – a transparência na formação de preços.

§ 6º A concessão da subvenção deverá priorizar consumidores de baixa renda, podendo ser integrada a programas sociais existentes.

§ 7º As despesas decorrentes da subvenção econômica de que trata este artigo correrão à conta das dotações orçamentárias consignadas à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, observada a disponibilidade orçamentária e financeira.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda aprimora a proposta ao incorporar coordenação regulatória entre a ANP e as agências reguladoras estaduais, assegurando a correta implementação da subvenção no segmento de gás natural canalizado.

Nos termos do art. 25, §2º da Constituição Federal, compete aos Estados a exploração dos serviços locais de gás canalizado, sendo fundamental que qualquer política pública de subsídio ao consumo residencial respeite essa competência.

Ao prever uma avaliação conjunta, a emenda:

- garante segurança jurídica aos contratos de concessão
- evita distorções tarifárias regionais
- assegura o repasse efetivo ao consumidor final
- fortalece a governança regulatória do setor

Além disso, a integração entre ANP e reguladores estaduais permite maior transparência, alinhamento metodológico e eficiência na implementação da política pública, evitando sobreposições e conflitos de competência.



A medida, portanto, não apenas promove justiça tarifária entre o gás natural e o GLP, como também eleva o padrão regulatório da política, tornando-a mais robusta, coordenada e eficaz.

Sala da comissão, 10 de abril de 2026.

Deputado João Carlos Bacelar
(PL - BA)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Deputado Lafayette de Andrada

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se ao § 5º do art. 3º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 3º

.....

§ 5º Após homologado o requerimento de adesão, na hipótese de inviabilização da retenção integral do FPE a que se refere o § 3º ou de não pagamento integral do valor a que se refere o § 4º, pelo Estado ou pelo Distrito Federal, será observado o seguinte regime escalonado:

I – notificação formal ao ente federativo, com prazo mínimo de trinta dias para regularização;

II – persistindo a inadimplência, poderão ser aplicadas medidas restritivas progressivas, na forma do regulamento, observados a proporcionalidade e o impacto sobre a continuidade da cooperação federativa; e

III – somente após noventa dias de inadimplência continuada poderão ser aplicadas, motivadamente, as sanções de vedação à celebração de operações de crédito com garantia da União e ao recebimento de transferências voluntárias da União, pelo prazo máximo de doze meses.”

JUSTIFICAÇÃO

A redação vigente do art. 3º da Medida Provisória nº 1.349, de 2026, prevê que, após a adesão do ente federativo, a não retenção integral do valor devido no FPE ou o não pagamento direto à União acarreta vedação a operações de crédito com garantia da União e ao recebimento de transferências voluntárias pelo prazo de doze meses. Embora a preservação do equilíbrio fiscal do programa



* CD 264298738600 *
ExEdit

seja legítima, a sanção automática e imediata se mostra excessivamente rígida para uma política pública fundada em cooperação federativa emergencial.

A presente emenda não afasta os mecanismos de retenção, cobrança ou recomposição financeira já previstos na Medida Provisória. Seu objetivo é apenas modular as sanções adicionais mais gravosas, mediante notificação prévia, prazo de regularização e progressividade, de forma compatível com os princípios da razoabilidade, da proporcionalidade e da cooperação entre os entes federativos.

Ao introduzir regime escalonado de inadimplência, a proposta reduz risco de judicialização, favorece a adesão de Estados e do Distrito Federal e preserva a efetividade do programa sem fragilizar sua disciplina fiscal. Em contexto de elevada volatilidade internacional dos combustíveis, soluções cooperativas e calibradas tendem a ser mais eficazes do que respostas automáticas de caráter punitivo.

Sala da comissão, 10 de abril de 2026.

Deputado Lafayette de Andrada
(PL - MG)





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Deputado Lafayette de Andrada

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescentem-se §§ 8º e 9º ao art. 4º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 4º

.....

§ 8º A prorrogação do prazo de vigência e a alteração dos valores ou das condições da subvenção econômica de que trata este artigo observarão, cumulativamente ou não, critérios técnicos objetivos, entre os quais:

I – a variação do preço internacional do petróleo e de seus derivados;

II – o prêmio de importação;

III – o nível de estoques nacionais;

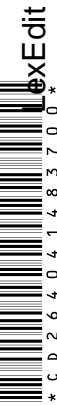
IV – o risco regional de desabastecimento; e

V – variação cambial relevante com impacto comprovado sobre os custos de importação.

§ 9º Regulamento estabelecerá metodologia objetiva, transparente e verificável para aplicação dos critérios previstos no § 8º, observada a disponibilidade orçamentária e financeira e vedada a imposição de ônus adicional, direto ou indireto, aos Estados e ao Distrito Federal.”

JUSTIFICAÇÃO

O art. 4º, § 5º e § 6º, da Medida Provisória nº 1.349, de 2026, autoriza o Poder Executivo federal a alterar valores e condições da subvenção e a prorrogar seu prazo por dois meses, desde que haja manutenção da volatilidade de preços decorrente de conflitos geopolíticos e que não seja imposto ônus adicional aos Estados e ao Distrito Federal. Trata-se de faculdade relevante em contexto



* C D 2 6 4 0 4 1 4 8 3 7 0 0 *

ExEdit

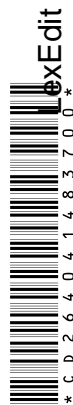
emergencial, mas a redação ainda deixa amplo espaço para discricionarieidade sem parâmetros objetivos suficientes para orientar o mercado e a própria Administração.

A presente emenda não retira a flexibilidade decisória do Executivo. Seu propósito é condicionar o exercício dessa flexibilidade a indicadores tecnicamente verificáveis, como preços internacionais, prêmio de importação, estoques, variação cambial e risco regional de desabastecimento, tornando mais previsível a política pública.

A definição de gatilhos transparentes fortalece a segurança jurídica, melhora o planejamento dos agentes econômicos e aumenta a credibilidade do programa perante distribuidores, importadores e investidores. Além disso, reforça boas práticas de governança regulatória sem comprometer a capacidade estatal de resposta rápida em cenário de crise.

Sala da comissão, 10 de abril de 2026.

Deputado Lafayette de Andrada
(PL - MG)





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Deputado Lafayette de Andrada

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 7º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 7º-1.** A ANP disponibilizará, em sítio eletrônico de acesso público, painel eletrônico com informações agregadas e atualizadas sobre a execução das subvenções econômicas previstas nesta Medida Provisória, contendo, no mínimo:

I – a relação dos agentes habilitados;

II – os volumes subvencionados;

III – unidade da Federação de destino;

IV – os valores pagos;

V – o período de apuração; e

VI – evidências agregadas de repasse ao mercado, na forma do regulamento.

§ 1º As informações de que trata o caput deverão observar o sigilo comercial, fiscal e empresarial, vedada a divulgação de dados individualizados aptos a revelar estratégia concorrencial, estrutura de custos ou contratos específicos.

§ 2º Regulamento disporá sobre a periodicidade de atualização, o nível de agregação das informações e os mecanismos de auditoria e rastreabilidade dos dados.”

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 1.349, de 2026, atribui à ANP a habilitação, a operacionalização, a apuração do valor, a verificação de conformidade e o pagamento da subvenção econômica ao óleo diesel. O texto também condiciona a habilitação e a fruição da subvenção ao controle de informações fiscais e ao repasse do benefício econômico ao longo da cadeia.

Apesar desse desenho de forte intervenção administrativa, não há no texto previsão expressa de painel público estruturado para acompanhamento agregado da execução da política. Essa lacuna reduz a transparência ativa do programa e dificulta o controle social, a fiscalização institucional e a avaliação tempestiva da efetividade do subsídio.

A presente emenda supre essa deficiência com solução compatível com o sigilo comercial, fiscal e empresarial, pois determina publicidade agregada, e não individualizada. Com isso, amplia-se a accountability da política pública, reduz-se o risco de assimetrias informacionais e fortalece-se a legitimidade do programa perante a sociedade e os órgãos de controle.

Sala da comissão, 10 de abril de 2026.

Deputado Lafayette de Andrada
(PL - MG)





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Deputado Lafayette de Andrada

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se § 2º ao art. 3º da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, na forma proposta pelo art. 18 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 3º**

.....

§ 2º Nas infrações previstas nos incisos XXI e XXII do *caput*:

I – responderão solidariamente pelo pagamento da multa os sócios cuja participação societária seja igual ou superior a vinte por cento, os administradores e os sócios-gestores das empresas e dos estabelecimentos envolvidos, desde que comprovados o dolo, a participação direta ou o benefício auferido com a conduta infracional, assegurados o devido processo legal, o contraditório e a individualização da responsabilidade;

II – a ANP deverá encaminhar o processo administrativo ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica - Cade, caso identificado indício de infração da ordem econômica.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.349, de 2026, alterou a Lei nº 9.847, de 1999, para prever que, nas novas infrações de elevação abusiva de preços e recusa injustificada de fornecimento, responderão solidariamente os sócios com participação igual ou superior a vinte por cento, os administradores e os sócios-gestores, ainda que não diretamente responsáveis pela fixação dos preços ofertados. Essa redação amplia de forma expressiva a responsabilidade



patrimonial pessoal sem exigir nexu subjetivo mínimo entre o agente e a conduta sancionada.

A presente emenda não elimina a responsabilidade solidária, mas a reconduz aos parâmetros clássicos do direito administrativo sancionador. Exige-se, para a responsabilização pessoal, a demonstração de dolo, participação direta ou benefício auferido, além da observância do devido processo legal e da individualização da responsabilidade.

Esse aperfeiçoamento reduz insegurança jurídica, evita responsabilização objetiva incompatível com a natureza da sanção e preserva incentivos à boa governança corporativa. Ao mesmo tempo, mantém-se integralmente o dever de encaminhamento ao Cade quando houver indícios de infração à ordem econômica.

Sala da comissão, 10 de abril de 2026.

Deputado Lafayette de Andrada
(PL - MG)





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Deputado Lafayette de Andrada

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação ao art. 12; e acrescentem-se incisos I a III ao *caput* do art. 12 e parágrafo único ao art. 12, todos da Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, na forma proposta pelo art. 15 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 12.** A alíquota do imposto sobre a exportação de óleo diesel de uso rodoviário, classificado no código 2710.19.21 da NCM, poderá ser fixada em até cinquenta por cento, por ato do Poder Executivo federal, desde que presentes, cumulativamente ou não:

- I** – situação efetiva de risco de desabastecimento interno;
- II** – critérios técnicos definidos em regulamento; e
- III** – limitação temporal expressa da medida.

Parágrafo único. O ato do Poder Executivo de que trata o *caput* deverá ser motivado, indicar os fundamentos técnicos e demonstrar a adequação, a necessidade e a proporcionalidade da medida em relação ao abastecimento nacional.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.349, de 2026, alterou a Medida Provisória nº 1.340, de 2026, para estabelecer alíquota fixa de cinquenta por cento do imposto sobre a exportação de óleo diesel rodoviário enquanto perdurar a subvenção econômica. Embora a finalidade declarada seja reforçar o abastecimento interno, a adoção automática e linear de alíquota máxima reduz a calibragem técnica do instrumento e pode gerar efeitos econômicos indesejados.



O imposto de exportação é mecanismo excepcional de política econômica e, por isso, deve ser manejado com motivação específica, base técnica e limitação temporal clara. A presente emenda preserva a possibilidade de utilização do instrumento, mas transforma a alíquota de cinquenta por cento em teto, condicionado à demonstração de risco efetivo de desabastecimento e à edição de ato motivado do Poder Executivo.

Com isso, evita-se intervenção indiscriminada sobre operações legítimas, reduz-se o risco de distorções concorrenciais e mantém-se a coerência entre defesa do abastecimento e funcionamento eficiente do mercado. Trata-se de solução mais proporcional, mais técnica e mais compatível com a excepcionalidade do instrumento tributário adotado.

Sala da comissão, 10 de abril de 2026.

Deputado Lafayette de Andrada
(PL - MG)





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Deputado Lafayette de Andrada

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se ao § 2º do art. 4º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 4º**

.....

§ 2º Para fins do disposto no § 1º, a distribuição dos valores correspondentes à contribuição do Estado ou do Distrito Federal observará, além da média do padrão histórico de consumo proporcional de óleo diesel, critérios complementares de vulnerabilidade logística, sazonalidade econômica regional e dependência de suprimento externo, nos termos estabelecidos no Anexo e em ato conjunto do Ministro de Estado de Minas e Energia e do Ministro de Estado da Fazenda.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

O art. 4º, § 2º, da Medida Provisória nº 1.349, de 2026, determina que a distribuição dos valores correspondentes à contribuição dos Estados e do Distrito Federal seja feita com base na média do padrão histórico de consumo proporcional de óleo diesel, conforme o Anexo da própria Medida Provisória. Esse critério é objetivo e facilmente operacionalizável, mas, isoladamente, não capta diferenças estruturais relevantes entre as regiões do País.

Em especial, a fórmula atual não considera, de maneira expressa, fatores como vulnerabilidade logística, dependência de suprimento externo e sazonalidade econômica de setores intensivos em diesel, como transporte de longa distância e agronegócio. Isso pode produzir distribuição menos aderente ao risco



efetivo de desabastecimento e ao impacto econômico regional da interrupção do fornecimento.

A presente emenda, por isso, não elimina o consumo histórico como base do rateio, mas o complementa com critérios materiais adicionais. Com isso, busca-se distribuição mais equitativa, mais eficiente e mais alinhada à segurança energética nacional e às necessidades reais do território brasileiro.

Sala da comissão, 10 de abril de 2026.

Deputado Lafayette de Andrada
(PL - MG)





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Deputado Lafayette de Andrada

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se § 10 ao art. 19 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 19.

.....

§ 10. O pagamento da subvenção econômica de que trata este artigo ficará condicionado:

I – à comprovação documental do repasse do benefício econômico ao mercado, na forma do regulamento;

II – à publicação periódica, pela ANP, de informações agregadas sobre volumes subvencionados, valores pagos e períodos de apuração; e

III – à disponibilização, pela ANP, de painel público eletrônico com os dados referidos no inciso II, observados o sigilo comercial, fiscal e empresarial.”

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.349, de 2026, autoriza subvenção econômica à importação de GLP de até R\$ 850 por tonelada, limitada ao montante total de R\$ 330 milhões, e prevê que a habilitação observará parâmetros de participação na importação e, no que couber, os procedimentos e condições do art. 11. Apesar disso, o texto do art. 19 é menos detalhado do que o regime previsto para o diesel no que se refere a repasse do benefício ao mercado e a transparência ativa da execução da subvenção.

Considerando o peso social do GLP, especialmente para famílias de baixa renda, é importante assegurar que a subvenção cumpra efetivamente sua



finalidade econômica e distributiva. A presente emenda condiciona o pagamento à comprovação documental do repasse, à divulgação periódica de dados agregados e à disponibilização de painel público pela ANP.

A proposta reduz o risco de captura privada do subsídio ao longo da cadeia, melhora a fiscalização e reforça a legitimidade de uma política pública de alto impacto social. Com isso, aproxima-se o tratamento do GLP dos padrões mínimos de controle já exigidos, em maior grau, para o diesel subvencionado.

Sala da comissão, 10 de abril de 2026.

Deputado Lafayette de Andrada
(PL - MG)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se ao *caput* do art. 10, aos incisos I e II do *caput* do art. 10, aos §§ 2º e 3º do art. 10 e ao *caput* do art. 11 da Medida Provisória a seguinte redação:

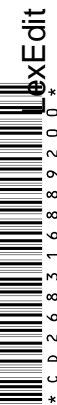
“**Art. 10.** A habilitação de que trata o art. 9º é precária e poderá ser cancela pela ANP, casos os agentes econômicos a que se refere o art. 4º, descumpram estas, dentre outras condicionantes previstas em regulamento:

I – disponibilização integral do volume subvencionado, no âmbito do Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis, por meio da destinação do referido volume pelos importadores aos distribuidores que comercializem óleo diesel de uso rodoviário no território nacional, na forma estabelecida em regulamento;

II – comprovação de que o preço de comercialização dos volumes importados, no âmbito do Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis, comercializados pelos importadores habilitados com os distribuidores, será limitado ao preço de paridade de importação, adicionado do valor dos impostos da importação, subtraído do somatório dos valores das subvenções econômicas por litro de óleo diesel de uso rodoviário efetivamente homologados e recebidos na forma estabelecida nesta Medida Provisória, na Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, e em regulamento; e

.....
§ 2º Fica vedada a concessão da subvenção econômica de que trata o art. 4º na hipótese de existir indício de interposição fraudulenta na importação, considerada, entre outros, a existência de procedimento especial de controle, nos termos do disposto no art. 23, § 2º, do Decreto-Lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976.

§ 3º Para fins de verificação de conformidade de repasse, as infrações serão apuradas em processo administrativo que deverá conter elementos



* CD 268316889200 *
ExEdit

suficientes para a caracterização da infração, da operacionalização das regras de repasse, a individualização da conduta assegurados o contraditório e a ampla defesa. Caso seja constatado que o distribuidor não realizou o repasse, ficará sujeito à multa prevista no art. 3º, caput, inciso XXI, da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999.

.....”

“**Art. 11.** A verificação do disposto no art. 10 será realizada por meio do acesso às informações de comercialização de óleo diesel de uso rodoviário pelos importadores habilitados, os quais deverão conceder acesso aos documentos fiscais como condição de habilitação, provenientes das notas fiscais eletrônicas dos referidos agentes econômicos, sem prejuízo de outros requisitos estabelecidos em regulamento.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como objetivo de aprimorar a redação original do caput, de modo a permitir que os distribuidores possam destinar parte do volume subvencionado aos demais agentes da cadeia, viabilizando a efetividade da subvenção em todos os elos e evitando impactos ao abastecimento desses agentes, especialmente aqueles relacionados a atividades indispensáveis à economia nacional, bem como prevenindo assimetrias concorrenciais.

A previsão de que os próprios agentes privados exijam a comprovação do repasse da subvenção entre si, constante da redação original do § 3º do art. 10, configura transferência indevida do poder de polícia a particulares. Trata-se de prerrogativa de titularidade exclusiva do Estado, insuscetível de delegação a agentes econômicos privados.

Além disso, tal exigência pressupõe, necessariamente, o acesso a informações concorrencialmente sensíveis entre agentes que atuam no mesmo mercado, criando risco concreto de violação às normas de defesa da concorrência e de exposição indevida de estratégias empresariais, razões pelas quais a supressão se impõe para preservar a higidez jurídica do dispositivo.



A redação proposta para o § 3º tem por objetivo reforçar as garantias processuais no âmbito da fiscalização e da verificação de conformidade, ao explicitar a necessidade de apuração das infrações em processo administrativo estruturado e devidamente fundamentado.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Deputado Zé Vitor
(PL - MG)



**EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)**

Acrescente-se parágrafo único ao art. 10 da Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, na forma proposta pelo art. 15 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 10.

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo estabelecer prazo de vigência para a alíquota do imposto de exportação prevista no art. 10 da Medida Provisória nº 1340/2026, que não é alterado na Medida Provisória nº 1349/2026, de modo a assegurar o caráter temporário e excepcional da medida.

A Medida Provisória nº 1.340/2026, assim como a Medida Provisória nº 1349/2026, 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, 10 de abril de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 1º da Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, como proposto pelo art. 15 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, 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.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1340/2026, assim como a MP 1349/2026, 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, 10 de abril de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação ao art. 10 da Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, na forma proposta pelo art. 15 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**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.” (NR)

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, 10 de abril de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 10 da Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, na forma proposta pelo art. 15 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“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.” (NR)

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, alterada pela Medida Provisória nº 1349/2026, 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, 10 de abril de 2026.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 10 à Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, na forma proposta pelo art. 15 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**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.

Medida Provisória nº 1.340/2026, assim como a Medida Provisória 1.349/2026 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, 10 de abril de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação ao art. 10 da Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, na forma proposta pelo art. 15 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**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.” (NR)

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 1340/2026 juntamente com a Medida Provisória 1349/2026, 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, 10 de abril de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 22-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 22-1.** A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 5º-G.** Fica instituída a Política Nacional de Incentivo à Substituição do Diesel no Transporte Rodoviário de Cargas, considerando a elevada dependência desse combustível na matriz logística brasileira, sua relevância na estrutura de custos do setor e sua exposição à volatilidade de preços no mercado internacional.

Parágrafo único. A política de que trata o caput priorizará a substituição gradual do diesel por Gás Natural e Biometano, como vetores de redução de emissões, aumento da segurança energética e maior previsibilidade de custos logísticos.’ (NR)

‘**Art. 5º-H.** Para os fins desta Lei, consideram-se combustíveis de menor intensidade de carbono aqueles utilizados em veículos pesados movidos a Gás Natural Veicular (GNV) e Biometano, especialmente nos modais rodoviários de média e longa distância.’ (NR)

‘**Art. 5º-I.** A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT deverá considerar, em sua regulação, mecanismos de incentivo à transição energética da frota de transporte rodoviário de cargas, incluindo:

I – estímulo à substituição do diesel por Gás Natural e Biometano;

II – integração de indicadores de eficiência energética e emissões nas políticas de transporte;

III – estímulo à renovação da frota com tecnologias de menor emissão;



IV – integração com sistemas digitais de rastreabilidade, inclusive o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT.’ (NR)

‘Art. 5-10º O Poder Executivo poderá instituir regime especial de incentivos fiscais para a substituição de veículos, máquinas e equipamentos utilizados no transporte rodoviário de cargas por tecnologias movidas a Gás Natural e Biometano, abrangendo:

I – crédito presumido de PIS/PASEP e COFINS;

II – redução a zero das alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados, (IPI) incidentes sobre equipamentos e sistemas de abastecimento e conversão;

III – incentivos à implantação de infraestrutura logística de abastecimento.’ (NR)

‘Art. 5º-K. Fica instituída a Política de Corredores Logísticos Sustentáveis de Baixa Emissão, com o objetivo de viabilizar a circulação de veículos pesados movidos a Gás Natural e Biometano, mediante:

I – implantação de infraestrutura de abastecimento ao longo de rodovias estratégicas;

II – articulação entre União, Estados, concessionárias de rodovias, distribuidoras de gás e agentes privados;

III – priorização de rotas com alta densidade logística;

IV – estímulo à interiorização do uso de combustíveis de menor emissão.’ (NR)

‘Art. 5º-L. As concessões de rodovias federais poderão prever incentivos tarifários para veículos pesados movidos a Gás Natural e Biometano, como instrumento de estímulo à transição energética do transporte rodoviário de cargas.’ (NR)

‘Art. 5º-M. Fica autorizada a redução de até 50% (cinquenta por cento) das tarifas de pedágio para veículos pesados comprovadamente movidos a Gás Natural ou Biometano, observados os seguintes critérios:



I – comprovação por meio de cadastro específico do veículo junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, integrado às bases de dados dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal – Detrans;

II – identificação do tipo de combustível no registro do veículo, inclusive quanto à sua conversão ou fabricação original para uso de Gás Natural ou Biometano;

III – integração com sistemas eletrônicos de identificação veicular e cobrança automática de pedágio;

IV – manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

§ 1º O cadastro de que trata o inciso I deverá ser interoperável com os sistemas dos órgão e entidades executivos de trânsito dos Estados e dos Distrito Federal (Detran), permitindo a validação automática das características do veículo e de seu combustível.

§ 2º A redução tarifária poderá ser implementada de forma gradual ou por meio de projeto-piloto em corredores logísticos prioritários.

§ 3º O Poder Executivo poderá estabelecer mecanismos de compensação às concessionárias, inclusive por meio de reequilíbrio contratual ou instrumentos fiscais.

§ 4º A ANTT regulamentará os procedimentos de cadastramento, validação e fiscalização, em articulação com os Detran.’ (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 enfrentar um dos principais gargalos estruturais da economia brasileira: a elevada dependência do diesel no transporte rodoviário de cargas, complementando diretamente o Regime Emergencial de



Abastecimento Interno de Combustíveis instituído pela Medida Provisória nº 1.349, de 7 de abril de 2026.

O Brasil consome cerca de 65 bilhões de litros de diesel por ano, dos quais aproximadamente 20% a 25% são importados. Essa dependência expõe a economia nacional à volatilidade do mercado internacional de petróleo, às variações cambiais e a riscos geopolíticos, ampliando a vulnerabilidade externa do país e impactando diretamente o custo do frete, a inflação e a competitividade.

Em um país cuja logística depende majoritariamente do modal rodoviário, as oscilações no preço do diesel geram efeitos imediatos e generalizados sobre as cadeias produtivas, pressionando custos industriais, preços de alimentos e serviços, além de reduzir a previsibilidade econômica.

Nesse contexto, é imperativo reduzir a dependência do diesel importado e mitigar a exposição a riscos internacionais, por meio da diversificação da matriz energética do transporte. A substituição gradual do diesel por Gás Natural e Biometano surge como alternativa estratégica, tecnicamente viável e economicamente eficiente, dada a disponibilidade desses recursos no território nacional e seu potencial de expansão.

Esses combustíveis proporcionam:

- a.** redução das emissões de gases de efeito estufa;
- b.** maior previsibilidade e estabilidade de custos;
- c.** fortalecimento da segurança energética nacional;
- d.** estímulo ao aproveitamento de recursos internos.

A proposta institui ainda a Política de Corredores Logísticos Sustentáveis de Baixa Emissão, essencial para garantir a infraestrutura necessária à transição em escala e com eficiência.

Ademais, a redução de até 50% nas tarifas de pedágio para veículos movidos a Gás Natural e Biometano constitui instrumento econômico direto, capaz de acelerar a renovação da frota e induzir a mudança da matriz energética do transporte rodoviário de cargas.



A operacionalização do benefício foi estruturada com integração entre a ANTT e os Detrans, assegurando controle, rastreabilidade e segurança jurídica, além de permitir implementação célere e eficiente.

A emenda mantém plena aderência ao objeto da Medida Provisória nº 1.349, de 2026, ao tratar diretamente do abastecimento e do preço do óleo diesel de uso rodoviário, agregando dimensão estratégica de modernização, eficiência e sustentabilidade ao setor.

Trata-se, portanto, de medida que alia segurança energética, redução de vulnerabilidade externa, eficiência econômica e sustentabilidade ambiental, contribuindo de forma estruturante para o desenvolvimento do país.

Observação: Verificou-se que o sistema LEXEDIT desconsidera a letra “J” em numeração de artigo quando o artigo é da forma “AA-N”, substituindo-o pelo numeral 10 seguido de °. Assim, o art. 5º-J foi alterado pelo sistema LEXEDIT para “5-10º”.

Sala da comissão, 10 de abril de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação ao art. 10 da Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, na forma proposta pelo art. 15 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 10.** Fica estabelecida, até 5 de junho 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 cessará antes do término do prazo previsto no caput caso a arrecadação acumulada atinja o limite global da subvenção econômica de que trata o art. 2º da Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026.

§ 2º Fica vedada a prorrogação do prazo de incidência por ato infralegal.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe delimitar expressamente a vigência do imposto de exportação sobre o petróleo bruto, vinculando sua incidência a prazo certo e ao estrito atendimento da finalidade emergencial que motivou sua criação, no âmbito das medidas voltadas à mitigação do preço dos combustíveis.

Ao fixar o término da incidência até 5 de junho de 2026, data que coincide com o período de eficácia da Medida Provisória nº 1.349, de 2026, a emenda reforça o caráter excepcional e transitório



do tributo, evitando sua prorrogação automática ou desvinculada do contexto emergencial que justificou sua adoção. Trata-se de medida necessária para preservar a coerência entre o instrumento tributário e sua finalidade conjuntural.

Adicionalmente, a previsão de encerramento antecipado da incidência caso a arrecadação atinja o limite global da subvenção econômica assegura proporcionalidade e racionalidade fiscal, ao impedir que o imposto gere receitas superiores à necessidade específica que se buscava atender. Essa vinculação evita o uso do tributo como fonte autônoma ou permanente de arrecadação.

O ajuste proposto é particularmente relevante em um setor já submetido a elevada carga fiscal, que destina cerca de 70% de sua renda a tributos e participações governamentais e que recolheu mais de R\$ 1 trilhão entre 2010 e 2025. Ademais, os instrumentos existentes, como royalties, participação especial e excedente em óleo, já são plenamente capazes de capturar ganhos extraordinários decorrentes de cenários de preços elevados, tornando desnecessária a prolongação de novas incidências.

Considerando que o setor de petróleo e gás responde por parcela significativa do saldo da balança comercial, do PIB industrial e por investimentos de longo prazo intensivos em capital, a previsibilidade regulatória é elemento essencial para a manutenção dos investimentos e para a redução do risco percebido pelos agentes econômicos.

Dessa forma, ao estabelecer limites temporal e arrecadatário claros e vedar expressamente a prorrogação por ato infralegal, a emenda contribui para reduzir incertezas, preservar a coerência da política



pública e evitar que um instrumento concebido para atender a situação emergencial se converta em mecanismo permanente de tributação.

Sala da comissão, 9 de abril de 2026.



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260525943500>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 15-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

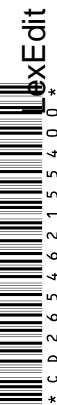
“**Art. 15-1.** Ficam suprimidos os arts. 10 e 11 da Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026.”

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 visa suprimir os arts. 10 e 11 da Medida Provisória nº 1.340, de 2026, que instituíram imposto de exportação à alíquota de 12% sobre o petróleo bruto, por se tratar de medida redundante, juridicamente vulnerável e prejudicial ao ambiente de investimentos.

O setor de petróleo e gás já está submetido a elevada carga fiscal, destinando aproximadamente 70% de sua renda a tributos e participações governamentais. Entre 2010 e 2025, a arrecadação associada à atividade ultrapassou R\$ 1 trilhão, o que demonstra que há instrumentos suficientes para a apropriação da renda petrolífera, sem necessidade da criação de nova exação.



Os mecanismos vigentes, como royalties, participação especial e excedente em óleo, são plenamente capazes de capturar ganhos extraordinários decorrentes da elevação do preço internacional do petróleo. Em cenários recentes, esses instrumentos geram arrecadação adicional superior ao montante estimado para custear as medidas de mitigação do diesel, evidenciando que o imposto de exportação possui finalidade predominantemente arrecadatória, e não caráter regulatório.

Tal natureza foi, inclusive, reconhecida pelo Poder Judiciário, que suspendeu liminarmente a cobrança do tributo ao identificar desvio da função extrafiscal do imposto de exportação, bem como potenciais violações aos princípios da anterioridade, da segurança jurídica, da livre concorrência e da capacidade contributiva, diante da imposição imediata de nova carga tributária.

Além dos vícios jurídicos, a medida compromete a previsibilidade regulatória de um setor estratégico, responsável por parcela relevante do PIB industrial, do saldo da balança comercial e por investimentos de longo prazo intensivos em capital. A tributação na etapa de exportação reduz a competitividade do petróleo brasileiro, eleva a percepção de risco e tende a afetar negativamente decisões de investimento, a produção futura e a arrecadação no médio prazo.

Diante disso, a revogação dos dispositivos propostos restabelece a coerência da política energética, evita sobreposição tributária, reforça a segurança jurídica e preserva condições essenciais para a manutenção dos investimentos e da competitividade do setor petrolífero nacional.

Sala da comissão, de de .



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação ao art. 10 da Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, na forma proposta pelo art. 15 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“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.

Parágrafo único. O imposto de exportação de que trata este artigo não incidirá sobre as exportações de petróleo bruto provenientes de contratos de comercialização realizados pela Pré-Sal Petróleo S.A. – PPSA, no âmbito da venda de petróleo da União.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo excluir da incidência do imposto de exportação o petróleo bruto comercializado pela União por meio da Pré-Sal Petróleo S.A. – PPSA, no âmbito da venda de sua parcela de produção.

A comercialização do petróleo da União ocorre por meio de leilões estruturados com premissas econômicas e regulatórias previamente conhecidas pelos agentes de mercado, as quais são determinantes para a formação de preços e para a maximização do valor obtido pelo Estado. A introdução posterior do imposto de exportação altera essas condições de forma superveniente, reduzindo



a previsibilidade e afetando diretamente o resultado econômico dos certames.

Essa distorção tende a reduzir a atratividade dos leilões e o valor capturado pela própria União, ao encarecer o petróleo ofertado e comprometer sua competitividade no mercado internacional. Trata-se de efeito contraproducente em um setor estratégico, responsável por parcela relevante do saldo da balança comercial brasileira, no qual a eficiência da comercialização é fator central para a geração de receitas públicas.

Além disso, a incidência do imposto sobre o petróleo pertencente à União configura ineficiência arrecadatória, uma vez que reduz o valor obtido na etapa de venda para, posteriormente, buscar recompor parte dessa perda por meio de tributação na exportação, sem ganho líquido para o Estado.

Cabe ressaltar que o setor já dispõe de mecanismos robustos e automáticos de captura de renda petrolífera, como royalties, participação especial e excedente em óleo, que respondem à elevação do preço internacional do petróleo e são suficientes para assegurar a apropriação pública da renda gerada.

Dessa forma, a exclusão do petróleo comercializado pela PPSA da incidência do imposto de exportação preserva a previsibilidade dos leilões, evita distorções econômicas, assegura a maximização do valor do petróleo da União e contribui para a racionalidade e coerência da política fiscal e energética.

Sala da comissão, 9 de abril de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação ao art. 10 da Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, na forma proposta pelo art. 15 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**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.

Parágrafo único. O imposto de exportação de que trata o caput deste 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.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe a introdução de hipótese de não incidência do imposto de exportação sobre o petróleo bruto nos primeiros cinco anos de produção comercial de cada campo, período no qual os projetos de exploração e produção enfrentam maior intensidade de investimentos, instabilidade operacional e elevada exposição financeira.

Empreendimentos petrolíferos, especialmente em águas profundas e ultraprofundas, envolvem volumes expressivos de capital e longos ciclos de maturação, com necessidade contínua de investimentos nos anos iniciais para perfuração de poços, implantação



de sistemas e estabilização da produção. A incidência do imposto de exportação nessa fase crítica reduz a geração de caixa justamente quando o risco econômico é mais elevado, afetando a viabilidade dos projetos e decisões de investimento tomadas muitos anos antes do início da produção.

Esse impacto é agravado pelo fato de o setor já estar sujeito a elevada carga fiscal, destinando cerca de 70% de sua renda a tributos e participações governamentais, tendo recolhido mais de R\$ 1 trilhão entre 2010 e 2025. A aplicação imediata de nova incidência tributária no início da produção amplia a carga efetiva, reduz a atratividade de novos desenvolvimentos e compromete a previsibilidade econômica necessária a investimentos de longo prazo.

Ressalte-se, ainda, que os instrumentos arrecadatários atualmente existentes, como royalties, participação especial e excedente em óleo, já são suficientes para capturar ganhos extraordinários decorrentes da elevação do preço internacional do petróleo, o que reforça o caráter predominantemente arrecadatário do imposto de exportação. Tal interpretação foi recentemente reconhecida pelo Poder Judiciário, ao suspender a exigibilidade do tributo diante da identificação de desvio de finalidade e riscos à segurança jurídica e à competitividade do setor.

Considerando que a indústria de petróleo e gás responde por parcela relevante do saldo da balança comercial, do PIB industrial e por investimentos estimados em centenas de bilhões de dólares na próxima década, a preservação de condições econômicas adequadas nos estágios iniciais dos projetos é essencial para garantir a continuidade da produção, a geração de empregos e a arrecadação futura.



Dessa forma, a não incidência do imposto de exportação nos primeiros cinco anos de produção concilia responsabilidade fiscal com racionalidade econômica, preserva a segurança jurídica dos investimentos realizados, reduz riscos nos momentos mais sensíveis dos empreendimentos e contribui para um ambiente de negócios estável, previsível e compatível com a complexidade da indústria petrolífera brasileira.

Sala da comissão, 9 de abril de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Suprima-se o § 5º do art. 19; e acrescentem-se §§ 5º-1 a 5º-5 ao art. 19 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 19.

§ 5º (Suprimir)

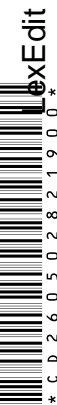
§ 5º-1. Para habilitar-se à subvenção econômica de que trata o caput, o agente importador deverá comprovar que o preço de comercialização do GLP será limitado ao preço de paridade de importação, subtraído do valor da subvenção econômica e acrescido dos custos reconhecidos de operação apurados na forma dos §5º-2 e 5º-3.

§ 5º-2. Os custos reconhecidos de operação de que trata o § 5º compreendem:

I - custos logísticos, incluindo frete, armazenagem e movimentação de produto, apurados com base em valores de mercado praticados na região de distribuição;

II - custos operacionais diretamente vinculados à atividade de importação, envasamento e distribuição de GLP, reconhecidos pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP;

III - diferenciais regionais de distribuição, apurados por região geográfica e por modalidade de comercialização, para contemplar as especificidades de abastecimento em áreas de difícil acesso;



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

IV – tributos e contribuições incidentes sobre a operação de importação e distribuição; e

V – margem operacional mínima necessária à viabilidade econômica e à continuidade do abastecimento pelo agente habilitado.

§ 5º-3. Os custos reconhecidos de operação serão apurados com base em documentação fornecida pelo agente habilitado e submetida à verificação da ANP, sendo vedada a inclusão de custos não comprovados ou estimativas sem lastro documental.

§ 5º-4. A ANP publicará, no prazo de quinze dias contado da publicação desta Medida Provisória, a metodologia de apuração e atualização dos custos reconhecidos de operação de que trata o § 5º-2, com periodicidade de revisão não superior a trinta dias:

I – até a publicação da metodologia de que trata o caput, é vedada a autuação de agente habilitado com fundamento em suposta inobservância do limite de preço estabelecido no § 5º-1;

II – a metodologia deverá contemplar, obrigatoriamente, mas não exclusivamente diferenciação por:

- a) região geográfica de distribuição;
- b) região geográfica de distribuição;
- c) distância entre o ponto de desembarque do produto importado e o ponto final de distribuição ao consumidor.

§ 5º-5. É vedado ao agente habilitado incluir, a qualquer título, o valor da subvenção econômica de que trata o caput nos custos reconhecidos de operação ou em qualquer componente do preço de comercialização, sendo considerada captura indevida da subvenção a incorporação do benefício como elemento de custo, margem ou receita operacional.

.....”



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

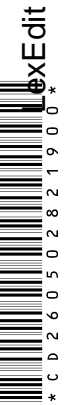
JUSTIFICAÇÃO

Como membro da Bancada da Liberdade Econômica, gostaria de propor emenda a seguinte emenda, alterando o § 5º do art. 19 da Medida Provisória, que estabelece que o agente importador, para se habilitar à subvenção econômica, deve comprovar que o preço de comercialização será limitado ao preço de paridade de importação subtraído do valor da subvenção. Essa formulação, tomada isoladamente, ignora que entre a chegada do combustível ao porto e a entrega ao consumidor incidem custos logísticos, operacionais e regionais que podem ser expressivos, especialmente nas regiões Norte e Nordeste, onde o diferencial de frete e a capilaridade de distribuição são condicionantes estruturais do negócio. Ao impor um teto de preço calculado como paridade de importação menos subvenção, sem reconhecer custos reais de operação, a Medida Provisória cria obrigação de que o agente importador arque com tais custos com cargo à própria margem operacional, tornando a habilitação ao programa economicamente inviável para parcela significativa dos agentes, especialmente aqueles que operam em mercados distantes dos pontos de importação. Essa construção normativa é incompatível com os princípios de livre iniciativa e razoabilidade que informam a Lei nº 13.874, de 2019 (Lei das Liberdades Econômicas), que consagra o dever de proporcionalidade nas regulações econômicas. A presente emenda reformula o §5º para incluir os custos reconhecidos de operação como componente legítimo do preço de comercialização, preservando integralmente o objetivo de impedir a captura indevida da subvenção.



Define taxativamente as categorias de custos reconhecidos (logística, operação, diferenciais regionais, tributos e margem mínima), vedando a inclusão de estimativas sem lastro documental. Determina que a Agência Nacional do Petróleo publique a metodologia de apuração em quinze dias, com diferenciação obrigatória por região, modalidade e distância. Veda expressamente a captura indevida da subvenção como componente de custo ou margem, fechando o perímetro anti-abuso. O modelo assim proposto respeita a livre iniciativa, garante segurança jurídica ao agente e mantém intocada a finalidade de política pública da subvenção.

Sala da comissão, de de .





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 15-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 15-1.** A Medida Provisória nº 1.349, de 07 de abril de 2026, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 10.**

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

I - campo em produção localizado no pós-sal de bacias sedimentares classificadas como maduras pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP;

II - campo de produção cuja média diária de petróleo, apurada nos termos da regulamentação da ANP, seja igual ou inferior a 50.000 (cinquenta mil) barris por dia;

III - 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. (NR)”

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



* CD 261053959500 *
ExEdit

JUSTIFICAÇÃO

Na qualidade de membro da Bancada da Liberdade Econômica, apresento a seguinte emenda, com o objetivo de corrigir o artigo 10 da MP nº 1.340/2026, que fixou alíquota de 12% do imposto sobre a exportação de óleos brutos de petróleo (NCM 2709), incidente sobre o valor total das exportações, sem distinguir a origem ou as características dos campos produtores.

A fragilidade do modelo de tributação proposto pela MP nº 1.340/2026 ficou evidente com a decisão liminar proferida em 8 de abril de 2026 pela Justiça Federal no Rio de Janeiro, que suspendeu a cobrança do imposto para cinco grandes empresas desde a sua criação. Na decisão, o juiz destacou que o imposto foi utilizado com finalidade arrecadatória, afastando sua natureza regulatória e evidenciando o desvio de finalidade do instrumento. Diante disso, é concreto e imediato o risco de que a medida seja afastada para um número crescente de contribuintes, o que reforça a necessidade de correção legislativa.

Além do problema jurídico, a forma de incidência do imposto também gera distorções relevantes. Embora a alíquota uniforme pareça neutra, ela afeta de maneira desigual os diferentes segmentos do setor. A produção nacional não é homogênea: ao lado dos grandes campos do pré-sal, com alta escala e menor custo por barril, existem centenas de campos maduros e marginais, operados por empresas de menor porte e responsáveis por parcela relevante do emprego e da arrecadação local. Enquanto grandes projetos conseguem absorver o imposto sem comprometer sua viabilidade, campos em declínio, com custos crescentes, podem se tornar economicamente inviáveis, o que contraria a diretriz de maximização do aproveitamento das reservas.



Esse efeito é ainda mais sensível nas bacias maduras, onde os investimentos necessários para manter a produção são mais elevados. Nesses casos, a incidência do imposto tende a antecipar o abandono dos campos antes do esgotamento técnico das reservas, reduzindo de forma permanente a arrecadação de royalties e participações governamentais para estados e municípios.

Além disso, o critério de produção média diária igual ou inferior a 50 mil barris permite identificar, de forma objetiva, os campos de pequeno e médio porte, que não se beneficiam de economias de escala suficientes para absorver o impacto do imposto. Trata-se de um parâmetro já monitorado pela ANP, o que garante segurança e aplicabilidade à norma. Situação semelhante ocorre com campos em fase de desenvolvimento, que ainda não geram receita compatível com os investimentos realizados e que seriam penalizados pela incidência do imposto, criando desincentivos à entrada em operação.

Diante desse cenário, a exclusão desses segmentos da incidência do imposto é medida coerente com a política energética nacional, pois preserva a diversidade da base produtora, evita a perda de arrecadação futura e reduz distorções econômicas relevantes. Por essas razões, propõe-se a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, de de .



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se § 10 ao art. 19 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 19.

.....

§ 10. É vedada a responsabilização, com base nos incisos XXI e XXII do caput do art. 3º da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, ou em qualquer outro dispositivo desta Medida Provisória, de importador de GLP que:

I – não seja formalmente habilitado ao Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis;

II – não tenha sido devidamente notificado sobre o caráter subvencionado do produto adquirido.”

JUSTIFICAÇÃO

Na qualidade de membro da Bancada pela Liberdade Econômica, apresento a presente emenda tendo em vista que o princípio mais elementar de qualquer regime de obrigações regulatórias é a bilateralidade do vínculo: quem recebe o benefício assume as obrigações correspondentes; quem não recebe, não assume. O Regime Emergencial para o óleo diesel respeita essa lógica com rigor: apenas os agentes formalmente habilitados percebem a subvenção e ficam sujeitos às obrigações de repasse (art. 10) e às penalidades pelo descumprimento (art. 10, § 4º). Para o GLP, a redação do § 6º do art. 19 rompe essa lógica. Ao remeter "no que for aplicável" aos procedimentos do art. 11 — que



por sua vez remete ao art. 10 —, cria uma cadeia de responsabilização que pode alcançar distribuidores de GLP que nunca aderiram ao Regime, nunca receberam a subvenção e sequer foram informados, no momento da compra, de que o produto adquirido do importador habilitado era objeto de benefício governamental.

O setor de distribuição e revenda de GLP é composto por mais de 58.000 revendas autorizadas pela ANP, a maioria microempresas sem estrutura jurídica ou tecnológica para monitorar a origem dos produtos adquiridos ou verificar, em tempo real, se o importador que os fornece é ou não habilitado ao Regime Emergencial. A ausência de qualquer mecanismo obrigatório de identificação do produto subvencionado no documento fiscal torna materialmente impossível que o distribuidor saiba — e, portanto, que cumpra — a obrigação de repassar o desconto ao consumidor final. Punir agentes por não repassar um benefício que não sabiam ter recebido transforma uma obrigação regulatória em armadilha legal: formalmente existente, substantivamente impossível de cumprir.

A responsabilização administrativa pressupõe que a obrigação violada seja dirigida ao agente de forma clara e prévia. O distribuidor de GLP não habilitado não é destinatário direto de nenhuma obrigação expressa nesta Medida Provisória: o art. 19 vincula o importador; o art. 10, os agentes habilitados ao regime do diesel; e o art. 11, a verificação das obrigações dos habilitados. A extensão dessas obrigações ao distribuidor não habilitado por interpretação extensiva do § 6º viola o princípio da tipicidade administrativa e o da personalidade da sanção (art. 5º, inciso XLV, da Constituição Federal) — e expõe microempresas de revenda a multas de até R\$ 500.000.000,00 por conduta que não lhes era formalmente atribuída.



A presente emenda corrige essa inconsistência em sua raiz, estabelecendo no § 10 do art. 19 a vedação expressa à responsabilização do importador de GLP não habilitado e não notificado com base nos incisos XXI e XXII — reafirmando, no texto da própria Medida Provisória, o princípio de bilateralidade como cláusula de proteção explícita. A proteção é condicionada a dois requisitos cumulativos: ausência de habilitação formal ao Regime e ausência de notificação prévia sobre o caráter subvencionado do produto. O distribuidor que, devidamente informado, optar por não repassar o desconto permanece sujeito à sanção. O distribuidor que nunca soube da subvenção fica protegido de uma penalidade que seria, por definição, injusta e juridicamente impugnável.

O resultado é um regime funcional, coerente e proporcional: a subvenção cumpre sua função social de chegar ao consumidor final; o importador habilitado, que efetivamente recebeu o benefício, responde plenamente pelas obrigações assumidas; e o agente que nunca integrou o Regime não pode ser alcançado por obrigações que nunca assumiu — resguardando a segurança jurídica indispensável à continuidade do abastecimento capilarizado de GLP em todo o território nacional.

Sala da comissão, 10 de abril de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação ao art. 10 da Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, na forma proposta pelo art. 15 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**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 restrita 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.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Na qualidade de membro da Bancada da Liberdade Econômica, apresento a seguinte emenda, que tem por objetivo estabelecer o limite de tempo da tributação prevista no artigo 10 da MP nº 1.340/2026, que estabeleceu um Imposto de Exportação (IE) de 12% sobre o petróleo bruto (NCM 2709).



A MP nº 1.340/2026 instituiu um IE de 12% sem qualquer prazo de encerramento, desvirtuando a natureza constitucional do instrumento. O IE, previsto no art. 153, inciso II da Constituição Federal, é mecanismo extrafiscal de regulação do comércio exterior. A exceção à anterioridade tributária do art. 150, § 1º, da Constituição pressupõe uso emergencial e proporcional do instrumento. Um IE permanente, sem prazo e sem critério objetivo de encerramento, não é extrafiscal: é arrecadatório. A MP nº 1.349/2026 não corrigiu esse vício ao deixar intactos os arts. 10 e 11 da MP nº 1.340/2026.

Esse diagnóstico foi ratificado pela Justiça Federal. Em decisão de 8 de abril de 2026, o Juízo Federal da Seção Judiciária do Rio de Janeiro deferiu liminar suspendendo os efeitos do IE para petroleiras estrangeiras desde a data de sua criação. Na fundamentação, o juiz federal Humberto de Vasconcelos Sampaio afirmou que a norma, ao prever expressamente que a receita do imposto será destinada ao atendimento das necessidades fiscais emergenciais da União, revela de maneira inequívoca a finalidade arrecadatória da medida, afastando qualquer pretensão de enquadramento como instrumento de política cambial ou de regulação do comércio exterior. Esse precedente fortalece as ADIs já ajuizadas no STF e sinaliza risco concreto de judicialização de larga escala, com potencial de tornar ilíquidas receitas já contabilizadas na programação fiscal.

A sobreposição tributária é documentada pela nota técnica divulgada em 8 de abril de 2026 pelo Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP), que demonstra que os mecanismos de arrecadação vigentes (Royalties, Participação Especial e Excedente em Óleo) já são suficientes para capturar eventuais ganhos extraordinários com a alta do barril. Com o Brent a US\$ 90, esses instrumentos geram



arrecadação adicional de pelo menos R\$ 50 bilhões, valor que supera com folga os R\$ 40 bilhões estimados pelo governo para custear as medidas de mitigação do diesel. Confirma-se, portanto, que o novo imposto é medida meramente arrecadatória, sem contrapartida regulatória que a justifique.

A sobreposição tributária é ainda mais evidente à luz dos dados históricos. O IBP demonstra que entre 2010 e 2025 o setor recolheu mais de R\$ 1 trilhão em compensações financeiras e que, atualmente, cerca de 70% de sua renda é destinada a tributos e participações governamentais. A criação de novo imposto sobre esse mesmo setor, sem debate prévio e sem prazo de vigência, representa ruptura unilateral das condições regulatórias que embasaram decisões de investimento de longo prazo, comprometendo os US\$ 183 bilhões em investimentos previstos até 2031 e os cerca de 445 mil empregos gerados anualmente.

A presente emenda propõe que o IE vigore pelo único prazo compatível com sua natureza declaradamente emergencial. Essa delimitação preserva a resposta imediata ao momento de crise sem transformar o instrumento em tributação permanente. A vedação à reedição por ato infralegal assegura que eventual prorrogação dependerá de nova deliberação do Congresso Nacional, em respeito ao princípio democrático e à necessidade de debate prévio com o setor produtivo apontada pelo IBP. Cabe ao Congresso Nacional corrigir, por meio desta emenda à MP nº 1.349/2026, o que o Executivo não delimitou.

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

Sala da comissão, de de .





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 15-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 15-1. Ficam suprimidos os artigos 10 e 11 da Medida Provisória nº 1.340, de 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

Na qualidade de membro da Bancada da Liberdade Econômica, apresento a seguinte emenda, com o objetivo de corrigir distorções presentes na Medida Provisória nº 1.340/2026. A MP nº 1.349/2026, ao promover alterações na MP nº 1.340/2026, abre a oportunidade de, no mesmo instrumento, corrigir os art. 10 e 11, que instituem o imposto de exportação sobre óleos brutos de petróleo (NCM 2709), com alíquota de 12% e possibilidade de redução apenas pelo Camex.

No entanto, esse tipo de tributo é previsto na Constituição como instrumento de regulação do comércio exterior e da política energética, e não como fonte de arrecadação. Ao fixar uma alíquota



desta elevação, sem prazo de vigência e sem critérios objetivos para sua retirada, a medida se afasta dessa finalidade.

Além disso, nota técnica do Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP), divulgada em 8 de abril de 2026, demonstra que os mecanismos já existentes (como royalties, participação especial e excedente em óleo) são suficientes para capturar ganhos extraordinários decorrentes da alta do petróleo. Com o barril Brent a US\$ 90, esses instrumentos gerariam ao menos R\$ 50 bilhões adicionais, valor superior aos R\$ 40 bilhões estimados pelo governo para financiar toda a política de mitigação. Nesse contexto, o novo imposto se surpõe a mecanismos já eficazes, com caráter essencialmente arrecadatário.

Esse entendimento foi reforçado por decisão liminar proferida na mesma data pela Justiça Federal do Rio de Janeiro, que suspendeu a cobrança do imposto para algumas empresas estrangeiras desde sua criação. Na decisão, o juiz destacou que a própria medida provisória vincula o tributo ao financiamento de despesas públicas, evidenciando sua finalidade arrecadatária e não regulatória. Esse posicionamento aumenta o risco de judicialização em larga escala, como já ocorreu em casos semelhantes analisados pelo TRF-2.

Também há efeitos relevantes sobre investimentos e segurança energética. O setor de petróleo responde por 53% do saldo da balança comercial e por 17,2% do PIB industrial, com previsão de US \$ 183 bilhões em investimentos até 2031. Além disso, cerca de 70% da renda do setor já é destinada a tributos e participações governamentais, que somaram mais de R\$ 1 trilhão entre 2010 e 2025. A criação de um novo imposto, sem debate prévio e sem prazo definido, aumenta a percepção de instabilidade regulatória, podendo afastar investimentos, comprometer projetos de longo prazo e impactar os cerca de 445 mil



empregos gerados anualmente. No médio prazo, isso pode afetar até mesmo a autossuficiência energética do país.

Por fim, não há garantia de que o custo desse imposto será repassado ao longo da cadeia até o consumidor final. Na prática, o ônus recai diretamente sobre o setor produtivo, enquanto os benefícios esperados permanecem incertos e dependentes de decisões ao longo da cadeia de distribuição.

Diante desse cenário, com sobreposição de instrumentos arrecadatórios, aumento da insegurança jurídica e risco aos investimentos, propõe-se a supressão dos arts. 10 e 11 da MP nº 1.340/2026, de forma a preservar a coerência econômica e regulatória do regime.

Sala da comissão, de de .





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 19-1 ao Capítulo V da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 19-1.** O Gás Liquefeito de Petróleo - GLP será tratado, no âmbito do Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis, mediante regulamentação própria editada pela ANP, observadas as diretrizes estabelecidas neste artigo, vedada a transposição automática das normas aplicáveis ao óleo diesel de uso rodoviário, prevalecendo na habilitação dos agentes de que trata o § 6º o regulamento específico.

§ 1º A ANP editará, no prazo de 30 (trinta) dias contado da publicação desta Lei, regulamentação específica para o GLP no âmbito do Regime Emergencial, que considerará obrigatoriamente:

I - a estrutura da cadeia de distribuição do GLP, compreendendo os elos de importação, engarrafamento, distribuição, logística reversa e revenda ao consumidor final;

II - as especificidades de cada tipo de vasilhame comercializado obrigatoriamente com marca em alto relevo da distribuidora responsável pelo produto, com métricas de preço de referência compatíveis com cada apresentação;

III - a dispersão geográfica e logística inerente ao mercado de GLP, especialmente nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, com variáveis regionais de custo incluídas no cálculo do preço de referência.



§ 2º A regulamentação de que trata o § 1º assegurará, como diretriz prioritária, a continuidade do fornecimento de GLP envasado em vasilhame P-13 aos beneficiários do Programa Auxílio Gás do Povo, de que trata a Lei nº 15.348 de 13 de fevereiro de 2026, e demais programas sociais de acesso ao GLP.

§ 3º O preço de referência utilizado para fins de apuração da subvenção econômica de que trata o art. 19 e para a caracterização das infrações previstas nos incisos XXI e XXII do caput do art. 3º da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, no mercado de GLP, será calculado pela ANP com base em metodologia própria, observadas as seguintes variáveis mínimas:

I – o preço de paridade de importação do GLP, convertido para a unidade de medida aplicável ao vasilhame correspondente;

II – os custos de engarrafamento, enchimento, requalificação e movimentação de vasilhames;

III – os custos de logística de distribuição até o ponto de revenda final, diferenciados por região e por modalidade de transporte;

IV – a margem de remuneração dos revendedores de GLP, apurada com base nos dados setoriais, reconhecida a impossibilidade de assimilação com as margens praticadas no segmento 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

Enquanto membro da Bancada da Liberdade Econômica, apresento essa emenda com o objetivo de instituir o art. 19-1, com o objetivo de estabelecer um conjunto de diretrizes a serem observadas pela Agência Nacional do Petróleo na regulamentação do GLP no



âmbito do Regime Emergencial, visando maior eficiência regulatória, segurança jurídica e mitigação de impactos econômicos ao consumidor, em linha com boas práticas internacionais que priorizam a atuação sobre produtores e importadores para reduzir custos, aprimorar a fiscalização e assegurar o cumprimento da política pública.

O Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) e o óleo diesel de uso rodoviário, embora produtos do mesmo setor regulatório, apresentam cadeias de valor, perfis de consumidor e funções socioeconômicas fundamentalmente distintas. Enquanto o diesel é insumo de transporte com cadeia relativamente concentrada (importador, distribuidor, posto revendedor), o GLP é bem de consumo essencial que chega ao consumidor final por cadeia extensa: importador, refinaria, engarrafadora, distribuidor, revendedor de botijão e consumidor final. Cada elo tem estrutura de custo, capacidade econômica e relação com o consumidor absolutamente distintas.

O GLP é bem cuja relevância social é explicitamente reconhecida pelo ordenamento jurídico brasileiro. O Programa Auxílio Gás do Povo, instituído pela LEI Nº 15.348, DE 13 DE FEVEREIRO DE 2026, garante subsídio direto a famílias de baixa renda para aquisição do botijão padrão. Qualquer regime regulatório que imponha ao GLP as mesmas obrigações e sanções desenhadas para o diesel, sem considerar essa dimensão social, corre risco de interromper ou encarecer fornecimento exatamente para a população mais vulnerável. O risco de transposição automática do modelo do diesel para o GLP é elevado.

A estrutura de formação de preços do GLP incorpora custos de engarrafamento, requalificação periódica obrigatória de vasilhames, logística de retorno de botijões vazios e distribuição em percursos curtos



e irregulares — variáveis que um preço de referência construído com a metodologia do diesel não captura. A revenda de GLP é composta majoritariamente por microempresas e pequenas empresas que não dispõem de infraestrutura administrativa para cumprir as obrigações de habilitação e declaração previstas no modelo do diesel.

A presente emenda cria o art. 19-1, estabelecendo conjunto de diretrizes que a Agência Nacional do Petróleo deverá observar ao regulamentar o GLP no âmbito do Regime Emergencial. Veda expressamente a transposição automática do modelo do diesel; exige regulamentação específica no prazo de 30 dias; estabelece que o preço de referência deve incorporar as variáveis próprias do produto (engarrafamento, distribuição regional, vasilhame); protege os beneficiários do Auxílio Gás como diretriz prioritária. Trata-se de orientação regulatória que não enfraquece o regime de subvenção nem reduz o poder fiscalizatório do Estado, mas garante que o GLP seja tratado como o é: bem de consumo essencial com função social explícita e cadeia de distribuição que não admite equiparação normativa ao diesel.

Sala da comissão, de de .



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se ao § 4º do art. 21 e ao § 1º do art. 22 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 21.**

.....
§ 4º O Conselho Monetário Nacional estabelecerá as condições financeiras e de elegibilidade dos financiamentos de que trata este artigo de forma proporcional, viabilizando o alcance de operadores de porte nacional e regional.

.....”

“**Art. 22.**

§ 1º As obrigações das companhias aéreas brasileiras da aviação regular com data de vencimento nos meses de junho, julho e agosto do exercício de 2026, referentes, respectivamente, aos movimentos aéreos de abril, maio e junho, ficam postergadas para 4 de dezembro do mesmo exercício.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

Os operadores regionais estão submetidos às mesmas restrições e desafios relacionados à elevação do custo do combustível e, devido à sua menor capacidade financeira, enfrentam maiores dificuldades para manter suas operações, que atendem, na maioria das vezes, populações que dependem do transporte aéreo como único meio viável de locomoção. Por isso, é imprescindível que uma política pública com o objetivo de auxiliar a continuidade e viabilidade das operações aéreas regulares compreenda as empresas regionais. Nesse sentido, é importante que o texto legal não deixe dúvidas a respeito da aplicabilidade dos mecanismos de auxílio às empresas de porte regional e que seja garantido o acesso dessas empresas aos referidos benefícios.



Nesse contexto, é importante que as condições financeiras e de elegibilidade a serem definidas pelo Conselho Monetário Nacional sejam proporcionais, de forma a garantir o acesso dos operadores regionais. Por isso, a proposta apresentada indica claramente que a definição desses parâmetros deve levar em conta a condição das empresas regionais.

Além disso, com base no mesmo objetivo, é relevante que o texto deixe clara a aplicabilidade do benefício relativo às tarifas de navegação aérea, evitando termos que possam remeter a uma restrição indevida de aplicação da norma. Por isso, foi proposta uma alteração sutil, substituindo-se o termo “companhias aéreas nacionais” por “companhias aéreas brasileiras”, para deixar claro que o benefício não se destina apenas às empresas de operação em nível nacional, mas sim a qualquer empresa de transporte regular brasileira. Esse pequeno ajuste assegura a correta interpretação do dispositivo e salvaguarda os operadores regionais.

Sala da comissão, 9 de abril de 2026.

Senador Eduardo Braga
(MDB - AM)
Liderança do MDB





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se ao *caput* do art. 10, aos §§ 1º a 3º do art. 10 e ao *caput* do art. 11 da Medida Provisória a seguinte redação:

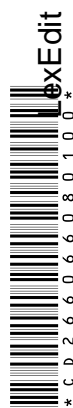
“Art. 10. *A habilitação de que trata o art. 9º é precária e poderá ser cancelada pela ANP, casos os agentes econômicos a que se refere o art. 4º, descumpram estas, dentre outras condicionantes previstas em regulamento:*

I – *disponibilização integral do volume subvencionado, no âmbito do Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis, por meio da destinação do referido volume pelos importadores aos distribuidores que comercializem óleo diesel de uso rodoviário no território nacional, na forma estabelecida em regulamento;*

II – *comprovação de que o preço de comercialização dos volumes importados, no âmbito do Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis, comercializados pelos importadores habilitados com os distribuidores, será limitado ao preço de paridade de importação, adicionado do valor dos impostos da importação, subtraído do somatório dos valores das subvenções econômicas por litro de óleo diesel de uso rodoviário efetivamente homologados e recebidos na forma estabelecida nesta Medida Provisória, na Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, e em regulamento; e*

III – *concordância e autorização dos agentes econômicos quanto ao compartilhamento pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda com a ANP de informações e documentação fiscal e aduaneira relacionadas às operações com os combustíveis abrangidos pela subvenção econômica necessárias ao seu acompanhamento e à sua fiscalização, à qual será repassado integralmente o dever de sigilo.*

§ 1º *O procedimento para habilitação ao Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis será estabelecido no regulamento de que trata o art. 4º, § 7º.*



§ 2º Fica vedada a concessão da subvenção econômica de que trata o art. 4º na hipótese de existir indício de interposição fraudulenta na importação, considerada, entre outros, a existência de procedimento especial de controle, nos termos do disposto no art. 23, § 2º, do Decreto-Lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976.

§ 3º Para fins de verificação de conformidade de repasse, as infrações serão apuradas em processo administrativo que deverá conter elementos suficientes para a caracterização da infração, da operacionalização das regras de repasse, a individualização da conduta assegurados o contraditório e a ampla defesa. Caso seja constatado que o distribuidor não realizou o repasse, ficará sujeito à multa prevista no art. 3º, caput, inciso XXI, da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999.

.....”

“Art. 11. A verificação do disposto no art. 10 será realizada por meio do acesso às informações de comercialização de óleo diesel de uso rodoviário pelos importadores habilitados, os quais deverão conceder acesso aos documentos fiscais como condição de habilitação, provenientes das notas fiscais eletrônicas dos referidos agentes econômicos, sem prejuízo de outros requisitos estabelecidos em regulamento.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

Apresento a presente emenda com o objetivo de aprimorar a redação original do caput, de modo a permitir que os distribuidores possam destinar parte do volume subvencionado aos demais agentes da cadeia, viabilizando a efetividade da subvenção em todos os elos e evitando impactos ao abastecimento desses agentes, especialmente aqueles relacionados a atividades indispensáveis à economia nacional, bem como prevenindo assimetrias concorrenciais.

A previsão de que os próprios agentes privados exijam a comprovação do repasse da subvenção entre si, constante da redação original do § 3º do art. 10, configura transferência indevida do poder de polícia a particulares. Trata-se de prerrogativa de titularidade exclusiva do Estado, insuscetível de delegação a agentes econômicos privados.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação aos incisos XXI e XXII do *caput* do art. 3º e aos §§ 1º a 3º do art. 3º; e suprimam-se os incisos I e II do § 1º do art. 3º, todos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, na forma proposta pelo art. 18 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 3º**

.....
XXI – *elevant, 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:*

.....
§ 1º *A abusividade deverá ser comprovada considerando na sua apuração, todos os custos da composição final do preço de combustíveis, tais como operacionais, financeiros, logísticos e regionais, vedada a presunção automática de infração com base exclusiva em referências administrativas.*

I – (Suprimir)

II – (Suprimir)

§ 2º *Nas infrações previstas nos Incisos XXI e XXII a Autoridade que verificar indícios de aplicação de abusividade deverá notificar previamente o administrado em prazo não inferior a 5 (cinco) dias indicando os critérios objetivos que servirão de base para Autuação.*

§ 3º *Nas infrações previstas nos incisos XXI e XXII do caput:*



I – responderão solidariamente pelo pagamento da multa os sócios cuja participação societária seja igual ou superior a 20% (vinte por cento), os administradores e os sócios-gestores das empresas e dos estabelecimentos envolvidos, desde que comprovada a existência de dolo ou fraude.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Apresento a presente proposta de emenda com o objetivo de 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, condicionada a cenário de conflito geopolítico com impacto no abastecimento nacional, de modo a evitar a aplicação indiscriminada das penalidades em contextos ordinários de mercado.

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 deve 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.



Além disso, a supressão dos incisos XXI e XXII do art. 5º da Lei nº 9.847/1999 e a consequente restauração da redação original do referido dispositivo se mostra medida de rigor. A sanção de interdição nas hipóteses em questão revela-se antagônica à finalidade do próprio regime emergencial, uma vez que a retirada compulsória de agentes operacionais da cadeia de distribuição reduz a capacidade logística nacional e agrava o risco de desabastecimento que a própria norma visa mitigar.

A introdução do parágrafo único tem por objetivo criar critérios objetivos para o conceito de preço abusivo, uma vez que o mercado de combustíveis e sua precificação impõe a análise da complexidade da formação do preço. O ajuste proposto busca evitar análise subjetiva na aplicação da norma e reduzir o risco de questionamentos judiciais que possam comprometer sua efetividade.

Sala da comissão, de de .





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

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

“**Art. 1º** Fica instituído o Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis, destinado a garantir a soberania energética e o abastecimento nacional de derivados de petróleo e gás natural, considerado o disposto no art. 1º, § 1º, da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999.

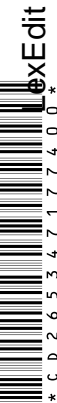
Parágrafo único. O regime instituído por este artigo terá vigência temporária, perdurando estritamente enquanto subsistirem os impactos diretos da crise geopolítica sobre o abastecimento nacional.”

JUSTIFICAÇÃO

Apresento a presente emenda com o objetivo de conferir balizamento temporal e segurança jurídica à instituição do Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis.

Por se tratar de uma medida de natureza excepcional, com potencial de alterar a dinâmica ordinária do mercado de derivados de petróleo e gás natural, sua vigência não pode ser indeterminada, devendo estar condicionada à persistência de contexto extraordinário – notadamente conflito geopolítico com impactos no abastecimento nacional –, sob pena de converter o excepcional em permanente.

Sala da comissão, de de .



* CD 265347177400 *
ExEdit



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se § 6º ao art. 3º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 3º

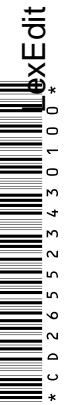
.....

§ 6º *A adesão dos Estados e do Distrito Federal deverá ser divulgada em sítio eletrônico oficial e formalizada previamente ao encerramento do prazo de habilitação dos agentes à subvenção econômica.”*

JUSTIFICAÇÃO

Apresento a presente emenda com o objetivo de aprimorar a redação do art. 6º, a fim de reforçar a transparência e a segurança jurídica, tendo em vista que os agentes regulados operam com janelas de importação e contratos de suprimento de longo prazo. Para que possam decidir pela habilitação ao regime de subvenção, é indispensável que saibam, de forma prévia, quais Estados aderiram ao modelo, uma vez que a incerteza quanto à participação de ente federativo pode impactar diretamente a decisão de adesão à subvenção econômica.

Sala da comissão, de de .



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



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

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

“**Art. 8º** O pagamento da subvenção econômica de que trata o art. 4º ficará condicionado à apresentação de declaração pelo solicitante, nos termos do Artigo 9º do Decreto nº 12.878/2026, com vistas ao atendimento do disposto no art. 63, § 1º, inciso II, da Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

Apresento a presente emenda com o objetivo de aprimorar a redação original, que condiciona o recebimento da subvenção à "exatidão das informações prestadas" sem delimitar o escopo, os meios e os formatos para a prestação dessas informações, além de impor penalidades administrativas e responsabilidades civil e criminal.

A remissão expressa ao art. 9º do Decreto nº 12.878/2026 se faz necessária, uma vez que tal matéria já foi regulamentada pelo referido instrumento normativo, que se mostra o instrumento adequado para disciplinar os requisitos operacionais do pedido de subvenção, promovendo a devida integração técnica entre os dois níveis normativos, sem alteração de mérito ou de direitos dos agentes regulados.

Sala da comissão, de de .



* CD 264295630300 *
ExEdit



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação ao § 2º do art. 5º e ao § 3º do art. 6º, ambos da Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, na forma proposta pelo art. 15 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 5º**

§ 2º *No caso do primeiro e do segundo períodos de apuração, a adesão poderá ser feita até o último dia do período, e o termo de adesão produzirá efeitos a partir da data de publicação desta Medida Provisória, nos termos do disposto no art. 1º, § 3º.” (NR)*

“**Art. 6º**

.....
§ 3º *O agente econômico habilitado deverá comercializar o óleo diesel de uso rodoviário pelo preço de referência subtraído do valor das subvenções econômicas previstas nesta Medida Provisória e no art. 10, inciso II da Medida Provisória nº 1.349 de 07 de abril de 2026, para cada período de apuração, na forma estabelecida em regulamento.” (NR)*

JUSTIFICAÇÃO

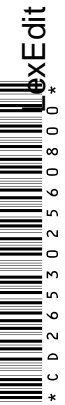
Tendo em vista que as alterações no art. 5º visam estender o período de adesão, considerando que a MP nº 1.340 estabeleceu o prazo até o quinto dia útil (08/04/2026) para o segundo período, e que a MP nº 1.349 foi publicada na véspera deste limite (07/04/2026), é necessário assegurar aos agentes interessados tempo hábil para a devida avaliação.

A presente emenda tem por objetivo trazer a referência expressa ao art. 10, inciso II, da própria Medida Provisória nº 1.349, a fim de conferir ao



dispositivo maior coesão normativa, garantindo, dessa forma, maior clareza tanto para os agentes regulados quanto para a Administração Pública.

Sala da comissão, de de .



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se, antes do Capítulo IV da Medida Provisória, o seguinte Capítulo III-1:

“CAPÍTULO III-1

**DA QUALIFICAÇÃO TÉCNICA, RASTREABILIDADE E
DESEMPENHO DE COMBUSTÍVEIS E BIOCOMBUSTÍVEIS**

Art. 13-1. A produção, comercialização, uso e a 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, ficando condicionadas à comprovação de desempenho por meio de sistemas de testagem laboratorial, funcional e de compatibilidade mecânica, nos termos desta Medida Provisória e de sua regulamentação.

§ 1º A testagem 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, no mínimo:

I - estabilidade térmica, propriedades físico-químicas e degradação de desempenho ao longo do tempo;

II - impactos sobre a vida útil e o 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 de ciclo de vida completo, do berço ao túmulo, considerando desde a origem da matéria-prima até a disposição final dos resíduos, de forma a assegurar que os combustíveis testados contribuam, de maneira comprovada, para a sustentabilidade ambiental e operacional.

§ 3º As análises laboratoriais e avaliações de compatibilidade mecânica previstas neste artigo serão conduzidas por laboratórios ou 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.

§ 1º O sistema de que trata o *caput* será estruturado 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 Medida Provisória;

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

§ 2º Os combustíveis e biocombustíveis comercializados no País deverão conter identificação padronizada de lote, composição, percentual de mistura e origem, com registros integrados à plataforma nacional de rastreamento a ser regulamentada pelo órgão federal competente.

§ 3º A manutenção de qualquer benefício fiscal, econômico ou creditício ficará condicionada à conformidade com os padrões mínimos de desempenho técnico, eficiência energética e compatibilidade mecânica, nos termos da regulamentação aplicável.

Art. 13-3. A introdução de novos combustíveis, aditivos ou misturas no mercado nacional, ainda que previstos em Lei, dependerá de prévia comprovação de desempenho técnico, ambiental e operacional, na forma deste artigo.

§ 1º A autorização de que trata o *caput* exigirá:

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.

§ 2º A ausência de comprovação de desempenho técnico, laboratorial e mecânico, bem como de rastreabilidade, implicará:



- I – proibição de comercialização do combustível ou biocombustível;
- II – suspensão de benefícios eventualmente concedidos;
- III – aplicação das sanções previstas na legislação ambiental e de defesa do 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 finalidade aprimorar o Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis instituído pela Medida Provisória nº 1.349, de 2026, mediante a incorporação de diretrizes estruturantes voltadas à qualificação técnica, rastreabilidade e validação de desempenho dos combustíveis e biocombustíveis comercializados no País.

A Medida Provisória estabelece um conjunto relevante de instrumentos para assegurar a continuidade do abastecimento nacional, mitigar os efeitos da volatilidade internacional dos preços de energia e reduzir impactos sobre a economia. Nesse contexto, institui mecanismos de subvenção econômica, cooperação federativa e condicionantes operacionais para os agentes do setor, ampliando o papel do Estado na organização do mercado de combustíveis.

Esse arranjo, ao mesmo tempo em que fortalece a oferta e a estabilidade de preços, torna ainda mais necessária a adoção de critérios técnicos que assegurem a qualidade, a segurança e o desempenho dos combustíveis disponibilizados à sociedade. A política pública de abastecimento não se limita à garantia de volume e preço, mas exige



que o produto efetivamente entregue ao consumidor final seja confiável, eficiente e compatível com as condições reais de uso no País.

A emenda proposta atua justamente nesse ponto, ao estabelecer que a produção, comercialização, uso e a concessão de benefícios públicos a combustíveis e biocombustíveis estejam condicionadas à comprovação de desempenho técnico, sustentabilidade ambiental e viabilidade mecânica. Trata-se de introduzir, no âmbito do regime emergencial, uma camada essencial de governança técnica, alinhada às melhores práticas regulatórias internacionais.

A proposta fundamenta-se no princípio da simetria regulatória, segundo o qual combustíveis de diferentes origens – fósseis ou renováveis – devem ser submetidos a critérios equivalentes de avaliação e controle. Essa simetria é fundamental para evitar distorções no mercado, garantir previsibilidade regulatória e assegurar a confiança dos consumidores e dos agentes econômicos.

Outro aspecto central da emenda é o reconhecimento da complexidade da cadeia de abastecimento de combustíveis. Em especial no caso dos biocombustíveis, características físico-químicas específicas podem resultar em variações de desempenho ao longo do tempo, em função de fatores como armazenamento, transporte, mistura e exposição ambiental. A ausência de mecanismos de testagem e rastreabilidade pode, nesse contexto, gerar riscos operacionais, prejuízos econômicos e impactos negativos sobre a eficiência energética e ambiental.

Nesse sentido, a exigência de testagem laboratorial, funcional e de compatibilidade mecânica permite assegurar que os combustíveis atendam, de forma comprovada, aos requisitos necessários para sua utilização segura e eficiente. A adoção de



metodologias baseadas no ciclo de vida completo – do berço ao túmulo – reforça esse objetivo, ao garantir que a sustentabilidade dos produtos seja avaliada de maneira abrangente e consistente.

A vinculação entre a concessão de benefícios fiscais, econômicos ou creditícios e a comprovação de desempenho técnico representa, igualmente, importante instrumento de racionalização do gasto público. Ao condicionar incentivos à validação científica dos produtos, a emenda contribui para que os recursos públicos sejam direcionados a combustíveis que efetivamente entreguem resultados em termos de eficiência energética, segurança operacional e sustentabilidade ambiental.

A instituição do Sistema Nacional de Rastreabilidade e Qualificação Técnica de Combustíveis e Biocombustíveis reforça esse modelo, ao permitir maior transparência, integração de informações e capacidade de fiscalização ao longo de toda a cadeia produtiva. Com isso, reduzem-se os riscos de adulteração, inconsistências de qualidade e práticas irregulares, ao mesmo tempo em que se fortalece a confiança no mercado.

Adicionalmente, a previsão de critérios técnicos para a introdução de novos combustíveis, aditivos ou misturas assegura que a inovação no setor energético ocorra de forma segura, previsível e alinhada às condições reais de uso da frota e dos equipamentos em operação no País. Evita-se, assim, a adoção de soluções que possam gerar impactos adversos à economia, ao meio ambiente ou à segurança dos usuários.

Importa destacar que a emenda não cria restrições indevidas ao mercado, tampouco impede a implementação das políticas públicas previstas na Medida Provisória. Ao contrário, busca qualificá-las,



garantindo que a expansão do abastecimento e a utilização de recursos públicos estejam associadas a critérios técnicos objetivos, verificáveis e transparentes.

Dessa forma, a incorporação das disposições propostas contribui para o aperfeiçoamento do regime emergencial instituído pela Medida Provisória nº 1.349, de 2026, agregando uma dimensão essencial de qualidade, segurança e governança ao mercado de combustíveis, em benefício da sociedade, da eficiência econômica e da sustentabilidade do setor energético nacional.

Sala da comissão, 9 de abril de 2026.





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete Deputado Vermelho-PP/PR

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 21; e acrescente-se § 6º ao art. 21 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 21.** Fica a União autorizada a conceder financiamentos, no exercício de 2026, destinados a capital de giro, no montante total de até R\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de reais), aos prestadores de serviços aéreos regulares, e no mínimo R\$ 100.000.000,00 (cem milhões) aos prestadores de serviços aéreos que operam em aeroporto regional e rotas regionais, aeródromos públicos e privados, nos termos do art. 115 da Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015.

.....
§ 6º O disposto no *caput* se aplica à produção, distribuição, importação e comercialização de combustível destinado à operação de serviços aéreos em aeroportos regionais, rotas regionais, aeródromos públicos e privados.”

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda tem como objetivo incluir a aviação regional no escopo da Medida Provisória nº 1.349, de 2026, a fim de conferir tratamento isonômico a todos os setores da aviação civil.

A Medida Provisória institui medidas de apoio financeiro, por meio de linhas de financiamento a capital de giro no âmbito do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, instituído pela Lei nº 12.462, de 5 de agosto de 2011, destinadas a assegurar liquidez aos prestadores de serviços aéreos regulares impactados pelo cenário de volatilidade, preservando a continuidade de operações e o nível de atividade econômica.

A medida é extremamente válida e pertinente, porém ignora o transporte aéreo regional, centralizando o alcance das ações apenas nos grandes operadores aéreos.



O art. 115 da Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, que cria Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional – PDAR trás as seguintes definições relativas a esse modelo de transporte:

I - aeroporto regional: aeroporto de pequeno ou médio porte, com movimentação anual (passageiros embarcados e desembarcados) inferior a 600.000 (seiscentos mil) passageiros; e

II - rotas regionais: voos que tenham como origem ou destino aeroporto regional.

Essa emenda busca atender a esse seguimento da aviação civil, setor de extrema importância para a econômica brasileira. Aos prestadores de serviços aéreos regulares é autorizada a concessão de financiamentos, no exercício de 2026, destinados a capital de giro, no montante total de até R\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de reais). Essa emenda institui que pelo menos 10% desse montante seja destinado aos operadores regionais, 100.000.000,00 (cem milhões).

Portanto, como a aviação regional não está sendo contemplada pela Medida Provisória, faz-se necessário aprovarmos essa emenda, a fim de conceder tratamento isonômico ao setor aéreo e permitir a sobrevivência do seguimento nesse momento de dificuldade global.

Sala da comissão, 8 de abril de 2026.

Deputado Vermelho
(PP - PR)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se ao § 4º do art. 10 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 10.**

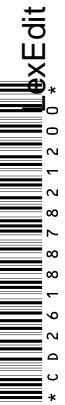
.....

§ 4º O distribuidor que não realizar o repasse de que trata o § 3º deste artigo ficará sujeito à multa prevista no art. 3º, caput, inciso III, da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover a adequada tipificação da conduta relacionada ao não repasse do desconto decorrente da subvenção econômica, ajustando o enquadramento sancionatório à natureza da obrigação prevista na Medida Provisória.

A vinculação automática dessa conduta ao conceito de preço abusivo mostra-se inadequada, uma vez que tal hipótese pressupõe desvio relevante em relação às condições de mercado, exploração indevida e análise econômica específica, elementos que não se confundem com o simples descumprimento de obrigação regulatória de repasse.



* CD 261887821200 *
ExEdit

O ajuste proposto busca, assim, evitar inconsistências na aplicação da norma e reduzir o risco de questionamentos judiciais que possam comprometer sua efetividade, ao mesmo tempo em que preserva a penalização pelo descumprimento, alinhando-a ao objeto e à finalidade da política pública.

Dessa forma, a emenda contribui para maior segurança jurídica, coerência regulatória e efetividade da medida, ao assegurar que a sanção seja adequada à natureza da infração e ao propósito da norma.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Deputado Julio Lopes
(PP - RJ)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação ao inciso III do *caput* do art. 3º, ao inciso I do parágrafo único do art. 3º e ao art. 4º, todos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, na forma proposta pelo art. 18 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 3º

.....

III - fica estabelecido, para fins do disposto nos incisos XXI e XXII do *caput*, que a apuração da abusividade deverá observar critérios objetivos pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor e do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, sem prejuízo do auxílio da ANP, considerando parâmetros de mercado, custos operacionais, logísticos e regionais, vedada a presunção automática de infração com base exclusiva em referências administrativas;

Parágrafo único.

I - responderão solidariamente pelo pagamento da multa os sócios, os administradores e os sócios-gestores das empresas e dos estabelecimentos envolvidos, desde que comprovada a existência de dolo ou fraude, ou a impossibilidade de exigência do cumprimento da obrigação pela pessoa jurídica;

.....” (NR)



“**Art. 4º** A pena de multa será graduada de acordo com a gravidade da infração, a vantagem auferida, a boa-fé do agente, a existência de reincidência, a condição econômica do infrator e os seus antecedentes, podendo ser precedida de procedimento de notificação prévia com vistas à autorregularização, na forma e nos prazos estabelecidos em regulamento, o qual não constituirá início de processo administrativo” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aprimorar o regime sancionador aplicável ao setor de combustíveis, nos termos da Lei nº 9.847/1999, de modo a assegurar maior coerência regulatória, proporcionalidade na aplicação das penalidades e segurança jurídica aos agentes econômicos, em consonância com os objetivos da Medida Provisória.

Inicialmente, a emenda promove o adequado enquadramento jurídico das condutas relacionadas ao descumprimento das obrigações de repasse da subvenção econômica, evitando sua vinculação automática ao conceito de “preço abusivo”. Tal categoria pressupõe a verificação de distorções relevantes nas condições de mercado e análise econômica específica, não se confundindo com o mero descumprimento de obrigação regulatória. O ajuste proposto assegura maior precisão na tipificação das infrações e reduz o risco de interpretações divergentes que possam comprometer a efetividade da norma.

Adicionalmente, a emenda aprimora a aplicação das penalidades ao prever critérios de proporcionalidade e a possibilidade de adoção de procedimento de notificação prévia para saneamento



de irregularidades, especialmente em hipóteses de natureza formal ou operacional. Considerando a elevada complexidade das obrigações instituídas pela Medida Provisória, tal medida permite a correção de inconsistências antes da instauração de processo sancionador, contribuindo para maior eficiência regulatória, redução da litigiosidade e incentivo à autorregularização, sem prejuízo da atuação fiscalizatória em casos de maior gravidade.

A proposta também aperfeiçoa o regime de responsabilização pessoal de sócios, administradores e gestores, condicionando sua aplicação à comprovação de dolo, fraude, simulação, participação direta na infração ou impossibilidade de cumprimento da obrigação pela pessoa jurídica. Tal ajuste alinha o regime sancionador aos princípios da segurança jurídica, da livre iniciativa e da autonomia patrimonial, evitando a responsabilização automática e preservando o regular funcionamento das sociedades empresariais.

Por fim, a emenda reforça a necessidade de observância de critérios técnicos objetivos na apuração de infrações relacionadas a preços, bem como a atuação coordenada entre a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP e os órgãos de defesa do consumidor, de modo a assegurar maior consistência na aplicação da norma e alinhamento institucional na fiscalização.

Dessa forma, a proposta contribui para o aperfeiçoamento do marco regulatório, ao compatibilizar a efetividade da política pública com a previsibilidade das regras, a adequada tipificação das condutas e a aplicação proporcional das sanções.



Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Deputado Julio Lopes
(PP - RJ)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260102841800>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação aos §§ 5º e 6º do art. 19; e acrescentem-se §§ 10 a 13 ao art. 19 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 19.**

.....

§ 5º Para habilitar-se à subvenção econômica de que trata o caput, o agente importador deverá comprovar que o preço de comercialização observará o preço de paridade de importação, subtraído do valor da subvenção, admitindo-se, na forma do regulamento, a consideração de parâmetros de mercado e dos demais componentes de formação de preço do combustível, desde que devidamente justificados.

§ 6º O cumprimento do disposto no § 5º observará, no que for aplicável ao GLP, os procedimentos e as condições estabelecidos no art. 11, restritos à concessão de acesso aos documentos fiscais como condição de habilitação, nos termos do regulamento.

.....

§ 10. No âmbito da fiscalização e verificação de conformidade, as infrações serão apuradas em processo administrativo, nos termos do regulamento, que deverá conter elementos suficientes para a caracterização da infração, a individualização da conduta e a adequada gradação da penalidade, assegurados o contraditório e a ampla defesa.



* C D 2 6 8 9 0 4 3 7 6 7 0 0 *
ExEdit

§ 11. O preço de paridade de importação deverá ser definido com base em critérios objetivos, transparentes e verificáveis, incluindo fonte de referência, periodicidade de apuração e parâmetros regionais.

§ 12. As obrigações e condicionantes previstas neste artigo aplicam-se exclusivamente aos agentes econômicos habilitados ao regime de que trata esta Medida Provisória, não se estendendo a agentes que não tenham aderido formalmente ao referido regime, salvo na hipótese de comprovada participação dolosa na prática de irregularidades.

§ 13. O Poder Executivo federal poderá estabelecer mecanismos destinados à mitigação de variações abruptas de preços no mercado interno de gás liquefeito de petróleo – GLP, inclusive em relação a produtores nacionais, observados critérios de razoabilidade, transparência e equilíbrio econômico-financeiro das operações.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aprimorar os critérios de operacionalização da subvenção econômica à importação de combustíveis, de modo a assegurar maior coerência regulatória, previsibilidade na formação de preços e segurança jurídica na aplicação das regras previstas na Medida Provisória.

Inicialmente, a proposta aperfeiçoa a definição do preço de paridade de importação (PPI), ao estabelecer a necessidade de adoção de critérios objetivos, transparentes e verificáveis para sua apuração, incluindo a indicação de fontes de referência, periodicidade de cálculo e parâmetros regionais. A ausência de parâmetros mínimos pode gerar distorções e defasagens na formação de preços, especialmente em contextos de variações regionais e temporais, comprometendo a



adequada implementação da política pública. Ao explicitar tais critérios, a emenda reduz incertezas regulatórias e promove maior aderência às condições reais de mercado.

Na mesma linha, a emenda confere maior clareza à aplicação do disposto no art. 19, § 5º, ao explicitar que a formação do preço de comercialização considera, além do preço de paridade de importação ajustado pela subvenção, os parâmetros de mercado e os demais componentes que influenciam o preço final do combustível, tais como custos logísticos, operacionais e regionais, desde que devidamente justificados. O ajuste evita interpretações restritivas que possam configurar, na prática, um teto de preços implícito dissociado da realidade econômica, preservando a lógica de funcionamento do mercado e assegurando a efetividade da subvenção.

Adicionalmente, a proposta confere maior clareza à aplicação do art. 19, § 6º, ao delimitar que, no contexto do GLP, as disposições ali previstas devem restringir-se aos aspectos relacionados ao acesso a documentos fiscais para fins de habilitação e verificação de conformidade. O ajuste contribui para a coerência operacional do regime e evita interpretações que possam gerar incertezas ou dificuldades na execução da política pública ao longo da cadeia de comercialização.

A emenda também reforça garantias no processo de fiscalização e verificação de conformidade, ao prever a apuração das infrações em processo administrativo estruturado, com adequada individualização de condutas e observância da proporcionalidade na aplicação das penalidades, assegurados o contraditório e a ampla defesa. Tal aprimoramento é particularmente relevante diante da complexidade operacional do regime instituído.



Além disso, a proposta delimita o alcance das obrigações previstas, estabelecendo que estas se aplicam exclusivamente aos agentes econômicos habilitados ao regime de subvenção, não se estendendo a agentes que não tenham aderido formalmente, salvo em hipóteses de comprovada participação dolosa em irregularidades. O ajuste preserva a lógica do incentivo econômico e evita a imposição de ônus regulatórios a agentes alheios ao regime.

Por fim, a emenda introduz diretriz que permite ao Poder Executivo adotar mecanismos destinados à mitigação de variações abruptas de preços no mercado interno de gás liquefeito de petróleo – GLP, inclusive em relação a produtores nacionais, observados critérios de razoabilidade, transparência e equilíbrio econômico-financeiro. A medida reconhece as especificidades desse mercado e contribui para maior estabilidade em cenários de volatilidade.

Dessa forma, a proposta contribui para o aperfeiçoamento do desenho regulatório da Medida Provisória, ao compatibilizar a efetividade da política pública com a previsibilidade das regras, a transparência na formação de preços e a adequada delimitação das obrigações impostas aos agentes econômicos.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Deputado Julio Lopes
(PP - RJ)



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 6º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 6º-1.** O pagamento da subvenção estabelecida no Art. 1º da Medida Provisória nº 1340 de 2026 e no Art. 4º desta Medida Provisória aos produtores e aos importadores de óleo diesel será realizado no início de cada período estabelecido conforme Art. 6º desta Medida Provisória e Art. 3º da Medida Provisória nº 1340 de 2026, sendo o valor a ser pago a cada agente calculado com base na média de volume de produção e importação do semestre anterior somado ao índice de ajuste.

§ 1º O Índice de ajuste do *caput* deverá ser calculado como a quantidade importada pelo agente no último mês subtraída da média da quantidade importada nos últimos seis meses e divisão final pela da média da quantidade importada nos últimos seis meses, e deverá ser utilizado dada a tendência de aumento de importações no contexto do Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis.

§ 2º No caso de produtor e importador em seu primeiro semestre de atuação, a média referida no *caput* será calculada por estimativa a partir do início de suas atividades de maneira proporcional ao número de meses até o presente momento.

§ 3º A Apuração do valor e verificação de conformidade estabelecidos no Art. 7º e Art. 11. desta Medida Provisória e artigos 7º e 8º da Medida Provisória nº 1340 de 2026 serão realizadas ao final de cada período, devendo a ANP computar as diferenças entre o valor pago no início do período e valor de fato devido ao final para cada agente e:



I – caso haja diferença a ser paga ao agente, realizar a transferência em até 15 dias;

II – caso valor pago ao agente no início do período seja superior àquele calculado como devido ao final do período, descontar diferença do próximo pagamento ao agente.

§ 4º Ao final da política, a ANP deverá realizar o balanço de créditos e débitos de cada agente, e receber dos agentes com débitos e pagar agentes com créditos em até 15 dias.

§ 5º Caso o saldo final, quando não houver valores remanescentes daqueles estabelecidos no Art. 2º da Medida Provisória nº 1.340 e Art. 5º desta Medida Provisória, seja de agentes com crédito, a União deverá ressarcir-los em até 30 dias, e caso o saldo final seja de agentes com débitos, os beneficiários deverão recolher o valor devido à União em igual prazo.”

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

JUSTIFICAÇÃO

Do ponto de vista operacional, o agente econômico é compelido a comercializar o diesel ao preço de referência deduzido do valor da subvenção, nos termos do art. 6º, § 3º, de modo que o benefício é concedido **ex ante**, no próprio ato da comercialização. O efetivo recebimento da subvenção, contudo, ocorre **ex post**, após o encerramento do período de apuração, a realização de verificação administrativa e o processamento financeiro sob a governança da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, conforme dispõem os arts. 4º, 7º, 8º e 9º.



Na prática, esse arranjo institucional produz uma defasagem relevante entre o valor do desconto concedido ao consumidor final e o ingresso do respectivo recurso financeiro pelo agente econômico, defasagem esta que se acentua em situações de incerteza operacional, glosas administrativas ou necessidade de esclarecimentos adicionais no processo de verificação.

Esse desenho normativo implica que a subvenção, sob a ótica econômica, se converta em verdadeiro financiamento temporário da política pública pelo setor privado. Em um mercado caracterizado por margens reduzidas, elevado giro financeiro e significativa dependência de capital de giro para operações de importação e manutenção de estoques operacionais, tal descasamento afeta diretamente a liquidez, eleva o custo financeiro e restringe a capacidade de oferta justamente em momentos em que o sistema demanda maior volume de produto e flexibilidade operacional.

Esses efeitos são agravados em contextos de elevada volatilidade de preços — precisamente o cenário que fundamentou a edição da medida provisória. O agente econômico que adere ao programa passa a estar exposto, de forma simultânea, a três camadas relevantes de risco: 1) risco de preço, caso o preço de referência não reflita tempestivamente as condições de mercado; 2) risco financeiro, decorrente do atraso no recebimento da subvenção; e 3) risco regulatório, associado à possibilidade de glosas **ex post**, resultantes da aplicação de critérios de conformidade ainda insuficientemente objetivados.

Sala da comissão, 10 de abril de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescentem-se §§ 2º e 3º ao art. 3º, ambos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, na forma proposta pelo art. 18 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 3º

.....

§ 2º Dados os valores de compra e de venda de combustíveis demonstrados através de notas fiscais, deverá ser considerado preço abusivo o preço de venda em que a margem (diferença entre o preço de compra e de venda, dividido pelo preço de venda) seja ao menos 100% maior do que a margem histórica registrada para o dado combustível, desde que:

I – por ao menos dois meses anteriores, a margem não tenha sido menor do que a margem média histórica;

II – a expectativa futura do preço de paridade de importação não justifique o aumento de preço, dada a necessidade financeira para compras futuras.

§ 3º Será definido como margem histórica a média dos últimos 5 (cinco) anos da margem da distribuição e da revenda calculada a partir dos preços médios de produção, importação, distribuição e revenda, subtraídos os devidos impostos.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Tem-se observado que a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP vem adotando metodologias pouco



transparentes e insuficientemente objetivadas para a caracterização de suposto “preço abusivo” em autos de infração. Tal prática suscita relevantes preocupações sob a ótica do ordenamento concorrencial brasileiro, que tem como pilares a livre iniciativa, a livre concorrência, a eficiência econômica e a segurança jurídica.

No contexto de mercados concorrenciais, a própria noção de “preço abusivo” mostra-se conceitualmente problemática, na medida em que os preços são formados de maneira descentralizada, refletindo estruturas de custo distintas, estratégias comerciais legítimas, condições logísticas específicas, níveis diferenciados de risco e expectativas quanto à evolução do mercado. A intervenção estatal sobre preços, quando não vinculada a situações excepcionais claramente delimitadas em lei, tende a produzir distorções alocativas e a premiar comportamentos ineficientes em detrimento de agentes mais expostos a custos e riscos estruturais.

Todavia, caso a superação desse conceito não se revele viável no curto prazo, impõe-se, ao menos, o aperfeiçoamento substancial dos critérios utilizados para sua aplicação, de modo a reduzir arbitrariedades e assegurar tratamento isonômico aos agentes econômicos. Nesse sentido, é incompatível com os princípios da razoabilidade, da proporcionalidade e da motivação dos atos administrativos a adoção de parâmetros baseados exclusivamente em variações pontuais de preços — especialmente comparações restritas a um único período mensal — sem a devida contextualização econômica.

A avaliação regulatória acerca da suposta abusividade de preços deve necessariamente considerar a necessidade de preservação da margem econômica mínima dos agentes, particularmente em setores caracterizados por elevada volatilidade, margens comprimidas e intensa



dependência de capital de giro. A margem não constitui, por si só, um ganho indevido, mas elemento essencial à sustentabilidade da atividade econômica, à absorção de riscos e à continuidade do abastecimento — objetivos que, inclusive, coincidem com o interesse público subjacente à regulação.

Além disso, a análise deve incorporar o histórico recente de conduta do agente, incluindo sua trajetória de preços ao longo do tempo, seu padrão de repasse de custos, sua exposição estrutural a variáveis logísticas e cambiais, bem como seu comportamento em períodos anteriores de normalidade e de estresse de mercado. A desconsideração desse histórico, em favor de recortes temporais exíguos, compromete a fidelidade econômica da avaliação e pode resultar na penalização de agentes que, de forma consistente, praticam preços compatíveis com a rivalidade concorrencial e com seus custos efetivos.

Em síntese, a ausência de critérios objetivos, transparentes e economicamente fundamentados para a definição de “preço abusivo” amplia o espaço para discricionariedade excessiva, fragiliza a segurança jurídica e produz efeitos indesejados sobre a concorrência e o abastecimento. O aperfeiçoamento normativo e metodológico nesse campo é medida necessária para compatibilizar a atuação regulatória com os princípios constitucionais da ordem econômica e com os fundamentos da política nacional de livre concorrência.

Sala da comissão, 10 de abril de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

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

“**Art.** Enquanto durar o Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis, os Portos Organizados deverão estabelecer regra de priorização de atracação ou janelas operacionais para embarcações carregadas com diesel rodoviário.

§ 1º Os critérios objetivos e processo de comprovação documentação deverão ser definidos em regulamento.

§ 2º A ANTAQ deverá fiscalizar o disposto no *caput* e publicar dados públicos sobre a demora média de atracação.”

JUSTIFICAÇÃO

No plano logístico, embora o tema não seja tratado de forma expressa pela medida provisória, o desenho da política pública acaba por ampliar a exposição dos agentes econômicos a custos associados ao tempo e à *demurrage*. O diesel importado — insumo essencial para o equilíbrio do abastecimento em determinados períodos e regiões do País — passa a operar sob risco financeiro significativamente aumentado justamente em contextos de maior pressão sobre a logística internacional.

A ausência de diretrizes específicas voltadas à mitigação de gargalos logísticos faz com que atrasos operacionais, frequentemente alheios à vontade e ao controle do agente econômico, se convertam em custos adicionais imediatos, os quais corroem ainda mais margens



já comprimidas pela política de preços adotada. Configura-se, assim, uma contradição estrutural: embora a política tenha sido concebida com o objetivo de estimular a oferta e conter preços ao consumidor final, o conjunto de riscos financeiros, operacionais e regulatórios incorporados ao seu desenho normativo acaba por desincentivar a atuação justamente dos agentes com maior capacidade logística e relevância para o suprimento do mercado.

Em paralelo, faz-se necessário reconhecer que, no caso do diesel importado, o custo marginal determinante da oferta não se limita ao preço do produto, mas incorpora de forma crescente o custo logístico do tempo. Em cenários de estresse operacional, a *demurrage* pode se tornar um componente relevante e imediato do custo final da operação, com potencial de repasse econômico praticamente inevitável.

Considerando que a subvenção tem por finalidade ampliar a oferta e conter preços, revela-se tecnicamente coerente a adoção de medida extraordinária e temporária de gestão portuária destinada à redução do risco de demurrage, mediante a priorização de atracação e criação de janelas operacionais específicas para embarcações transportando diesel rodoviário durante a vigência do programa emergencial. Tal providência atende a um racional claro:

- 1) redução do custo sistêmico e aumento da efetividade do subsídio, sem necessidade de majoração de seu valor nominal;
- 2) diminuição do risco de desabastecimento em regiões mais expostas à dependência do produto importado; e
- 3) mitigação de pressões reputacionais, ao reduzir a probabilidade de elevações de preços decorrentes de fatores logísticos alheios ao controle do agente econômico.



Sala da comissão, 10 de abril de 2026.



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265326936200>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescentem-se §§ 2º e 3º ao art. 3º, ambos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, na forma proposta pelo art. 18 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 3º

.....

§ 2º Dados os valores de compra e de venda de combustíveis demonstrados através de notas fiscais, deverá ser considerado preço abusivo o preço de venda em que a margem (diferença entre o preço de compra e de venda, dividido pelo preço de venda) seja ao menos 100% maior do que a margem histórica registrada para o dado combustível, desde que:

I – por ao menos dois meses anteriores, a margem não tenha sido menor do que a margem média histórica;

II – a expectativa futura do preço de paridade de importação não justifique o aumento de preço, dada a necessidade financeira para compras futuras.

§ 3º Será definido como margem histórica a média dos últimos 5 (cinco) anos da margem da distribuição e da revenda calculada a partir dos preços médios de produção, importação, distribuição e revenda, subtraídos os devidos impostos.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Tem-se observado que a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP vem adotando metodologias pouco



transparentes e insuficientemente objetivadas para a caracterização de suposto “preço abusivo” em autos de infração. Tal prática suscita relevantes preocupações sob a ótica do ordenamento concorrencial brasileiro, que tem como pilares a livre iniciativa, a livre concorrência, a eficiência econômica e a segurança jurídica.

No contexto de mercados concorrenciais, a própria noção de “preço abusivo” mostra-se conceitualmente problemática, na medida em que os preços são formados de maneira descentralizada, refletindo estruturas de custo distintas, estratégias comerciais legítimas, condições logísticas específicas, níveis diferenciados de risco e expectativas quanto à evolução do mercado. A intervenção estatal sobre preços, quando não vinculada a situações excepcionais claramente delimitadas em lei, tende a produzir distorções alocativas e a premiar comportamentos ineficientes em detrimento de agentes mais expostos a custos e riscos estruturais.

Todavia, caso a superação desse conceito não se revele viável no curto prazo, impõe-se, ao menos, o aperfeiçoamento substancial dos critérios utilizados para sua aplicação, de modo a reduzir arbitrariedades e assegurar tratamento isonômico aos agentes econômicos. Nesse sentido, é incompatível com os princípios da razoabilidade, da proporcionalidade e da motivação dos atos administrativos a adoção de parâmetros baseados exclusivamente em variações pontuais de preços — especialmente comparações restritas a um único período mensal — sem a devida contextualização econômica.

A avaliação regulatória acerca da suposta abusividade de preços deve necessariamente considerar a necessidade de preservação da margem econômica mínima dos agentes, particularmente em setores caracterizados por elevada volatilidade, margens comprimidas e intensa



dependência de capital de giro. A margem não constitui, por si só, um ganho indevido, mas elemento essencial à sustentabilidade da atividade econômica, à absorção de riscos e à continuidade do abastecimento — objetivos que, inclusive, coincidem com o interesse público subjacente à regulação.

Além disso, a análise deve incorporar o histórico recente de conduta do agente, incluindo sua trajetória de preços ao longo do tempo, seu padrão de repasse de custos, sua exposição estrutural a variáveis logísticas e cambiais, bem como seu comportamento em períodos anteriores de normalidade e de estresse de mercado. A desconsideração desse histórico, em favor de recortes temporais exíguos, compromete a fidelidade econômica da avaliação e pode resultar na penalização de agentes que, de forma consistente, praticam preços compatíveis com a rivalidade concorrencial e com seus custos efetivos.

Em síntese, a ausência de critérios objetivos, transparentes e economicamente fundamentados para a definição de “preço abusivo” amplia o espaço para discricionariedade excessiva, fragiliza a segurança jurídica e produz efeitos indesejados sobre a concorrência e o abastecimento. O aperfeiçoamento normativo e metodológico nesse campo é medida necessária para compatibilizar a atuação regulatória com os princípios constitucionais da ordem econômica e com os fundamentos da política nacional de livre concorrência.

Sala da comissão, 10 de abril de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 6º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 6º-1.** O pagamento da subvenção estabelecida no Art. 1º da Medida Provisória nº 1340 de 2026 e no Art. 4º desta Medida Provisória aos produtores e aos importadores de óleo diesel será realizado no início de cada período estabelecido conforme Art. 6º desta Medida Provisória e Art. 3º da Medida Provisória nº 1340 de 2026, sendo o valor a ser pago a cada agente calculado com base na média de volume de produção e importação do semestre anterior somado ao índice de ajuste.

§ 1º O Índice de ajuste do *caput* deverá ser calculado como a quantidade importada pelo agente no último mês subtraída da média da quantidade importada nos últimos seis meses e divisão final pela da média da quantidade importada nos últimos seis meses, e deverá ser utilizado dada a tendência de aumento de importações no contexto do Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis.

§ 2º No caso de produtor e importador em seu primeiro semestre de atuação, a média referida no *caput* será calculada por estimativa a partir do início de suas atividades de maneira proporcional ao número de meses até o presente momento.

§ 3º A Apuração do valor e verificação de conformidade estabelecidos no Art. 7º e Art. 11. desta Medida Provisória e artigos 7º e 8º da Medida Provisória nº 1340 de 2026 serão realizadas ao final de cada período, devendo a ANP computar as diferenças entre o valor pago no início do período e valor de fato devido ao final para cada agente e:



I – caso haja diferença a ser paga ao agente, realizar a transferência em até 15 dias;

II – caso valor pago ao agente no início do período seja superior àquele calculado como devido ao final do período, descontar diferença do próximo pagamento ao agente.

§ 4º Ao final da política, a ANP deverá realizar o balanço de créditos e débitos de cada agente, e receber dos agentes com débitos e pagar agentes com créditos em até 15 dias.

§ 5º Caso o saldo final, quando não houver valores remanescentes daqueles estabelecidos no Art. 2º da Medida Provisória nº 1.340 e Art. 5º desta Medida Provisória, seja de agentes com crédito, a União deverá ressarcir-los em até 30 dias, e caso o saldo final seja de agentes com débitos, os beneficiários deverão recolher o valor devido à União em igual prazo.”

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

JUSTIFICAÇÃO

Do ponto de vista operacional, o agente econômico é compelido a comercializar o diesel ao preço de referência deduzido do valor da subvenção, nos termos do art. 6º, § 3º, de modo que o benefício é concedido **ex ante**, no próprio ato da comercialização. O efetivo recebimento da subvenção, contudo, ocorre **ex post**, após o encerramento do período de apuração, a realização de verificação administrativa e o processamento financeiro sob a governança da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, conforme dispõem os arts. 4º, 7º, 8º e 9º.



Na prática, esse arranjo institucional produz uma defasagem relevante entre o valor do desconto concedido ao consumidor final e o ingresso do respectivo recurso financeiro pelo agente econômico, defasagem esta que se acentua em situações de incerteza operacional, glosas administrativas ou necessidade de esclarecimentos adicionais no processo de verificação.

Esse desenho normativo implica que a subvenção, sob a ótica econômica, se converta em verdadeiro financiamento temporário da política pública pelo setor privado. Em um mercado caracterizado por margens reduzidas, elevado giro financeiro e significativa dependência de capital de giro para operações de importação e manutenção de estoques operacionais, tal descasamento afeta diretamente a liquidez, eleva o custo financeiro e restringe a capacidade de oferta justamente em momentos em que o sistema demanda maior volume de produto e flexibilidade operacional.

Esses efeitos são agravados em contextos de elevada volatilidade de preços — precisamente o cenário que fundamentou a edição da medida provisória. O agente econômico que adere ao programa passa a estar exposto, de forma simultânea, a três camadas relevantes de risco: 1) risco de preço, caso o preço de referência não reflita tempestivamente as condições de mercado; 2) risco financeiro, decorrente do atraso no recebimento da subvenção; e 3) risco regulatório, associado à possibilidade de glosas **ex post**, resultantes da aplicação de critérios de conformidade ainda insuficientemente objetivados.

Sala da comissão, 10 de abril de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

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

“**Art.** Enquanto durar o Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis, os Portos Organizados deverão estabelecer regra de priorização de atracação ou janelas operacionais para embarcações carregadas com diesel rodoviário.

§ 1º Os critérios objetivos e processo de comprovação documentação deverão ser definidos em regulamento.

§ 2º A ANTAQ deverá fiscalizar o disposto no *caput* e publicar dados públicos sobre a demora média de atracação.”

JUSTIFICAÇÃO

No plano logístico, embora o tema não seja tratado de forma expressa pela medida provisória, o desenho da política pública acaba por ampliar a exposição dos agentes econômicos a custos associados ao tempo e à *demurrage*. O diesel importado — insumo essencial para o equilíbrio do abastecimento em determinados períodos e regiões do País — passa a operar sob risco financeiro significativamente aumentado justamente em contextos de maior pressão sobre a logística internacional.

A ausência de diretrizes específicas voltadas à mitigação de gargalos logísticos faz com que atrasos operacionais, frequentemente alheios à vontade e ao controle do agente econômico, se convertam em custos adicionais imediatos, os quais corroem ainda mais margens



já comprimidas pela política de preços adotada. Configura-se, assim, uma contradição estrutural: embora a política tenha sido concebida com o objetivo de estimular a oferta e conter preços ao consumidor final, o conjunto de riscos financeiros, operacionais e regulatórios incorporados ao seu desenho normativo acaba por desincentivar a atuação justamente dos agentes com maior capacidade logística e relevância para o suprimento do mercado.

Em paralelo, faz-se necessário reconhecer que, no caso do diesel importado, o custo marginal determinante da oferta não se limita ao preço do produto, mas incorpora de forma crescente o custo logístico do tempo. Em cenários de estresse operacional, a *demurrage* pode se tornar um componente relevante e imediato do custo final da operação, com potencial de repasse econômico praticamente inevitável.

Considerando que a subvenção tem por finalidade ampliar a oferta e conter preços, revela-se tecnicamente coerente a adoção de medida extraordinária e temporária de gestão portuária destinada à redução do risco de demurrage, mediante a priorização de atracação e criação de janelas operacionais específicas para embarcações transportando diesel rodoviário durante a vigência do programa emergencial. Tal providência atende a um racional claro:

- 1) redução do custo sistêmico e aumento da efetividade do subsídio, sem necessidade de majoração de seu valor nominal;
- 2) diminuição do risco de desabastecimento em regiões mais expostas à dependência do produto importado; e
- 3) mitigação de pressões reputacionais, ao reduzir a probabilidade de elevações de preços decorrentes de fatores logísticos alheios ao controle do agente econômico.



Sala da comissão, 10 de abril de 2026.



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267676349600>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 19; e acrescentem-se arts. 19-1 a 19-5 ao Capítulo V da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 19.** Fica instituída, no âmbito da política energética nacional, a diferenciação de preços do Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) conforme sua destinação final, observadas as seguintes categorias:

- I – GLP destinado ao consumo residencial, especialmente comercializado em botijões de até 13 kg (P13);
- II – GLP destinado ao consumo industrial e comercial, inclusive na modalidade a granel.

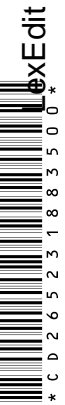
.....”

“**Art. 19-1.** O GLP destinado ao consumo residencial deverá observar política de preços específica, com base nos seguintes princípios:

- I – prioridade de abastecimento com produção natural;
- II – estabilidade de preços e mitigação de volatilidade internacional;
- III – proteção ao consumidor final de baixa renda;
- IV – vedação à utilização de parâmetros de precificação vinculados diretamente ao mercado internacional quando houver disponibilidade de produção nacional suficiente.”

“**Art. 19-2.** O GLP destinado ao consumo industrial e comercial:

- I – deverá ter sua formação de preços vinculada ao mercado internacional;



II – deverá incorporar custos de importação, logística e variações cambiais;

III – não fará jus a subsídios cruzados decorrentes da política de preços aplicável ao consumo residencial.”

“**Art. 19-3.** Fica vedada a utilização, pelo setor industrial e comercial, de GLP adquirido sob a política de preços destinada ao consumo residencial, sujeitando-se os infratores às sanções cabíveis.”

“**Art. 19-4.** Compete à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP):

I – regulamentar os critérios de segregação de mercado e rastreabilidade do GLP;

II – fiscalizar a destinação do produto;

III – estabelecer mecanismos de controle para evitar desvio de finalidade;

IV – definir parâmetros técnicos para diferenciação de preços.”

“**Art. 19-5.** O Poder Executivo, em articulação com o Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), adotará medidas para:

I – ajustar o regime tributário do GLP;

II – evitar subsídios cruzados indevidos;

III – promover o equilíbrio arrecadatório dos Estados.”

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 corrigir distorções estruturais na formação de preços do Gás Liquefeito de Petróleo (GLP),



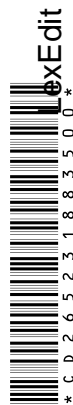
de modo a alinhar a política energética nacional aos princípios da modicidade tarifária, da segurança de abastecimento e da proteção ao consumidor residencial.

Atualmente, a ausência de distinção normativa clara entre o GLP destinado ao consumo doméstico e aquele utilizado por agentes industriais e comerciais resulta em ineficiências alocativas, além de possibilitar a ocorrência de subsídios cruzados implícitos e desvios de finalidade. Tal configuração compromete a efetividade de políticas públicas voltadas à garantia de acesso ao gás de cozinha, especialmente para as famílias de baixa renda.

A proposta introduz a segregação formal de mercados, reconhecendo a natureza essencial do GLP residencial, notadamente o comercializado em botijões de até 13 kg (P13), e permitindo a adoção de política de preços específica, menos exposta à volatilidade do mercado internacional quando houver disponibilidade de produção nacional suficiente. Trata-se de medida que reforça a função social do energético, conferindo maior previsibilidade e estabilidade ao consumidor final.

Por outro lado, estabelece-se que o GLP destinado ao consumo industrial e comercial siga lógica de precificação aderente às condições de mercado, com a devida internalização de custos internacionais, logísticos e cambiais. Essa diferenciação promove maior eficiência econômica, elimina distorções competitivas e assegura a correta sinalização de preços para os agentes produtivos.

Adicionalmente, a proposta fortalece o papel regulador da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), ao prever mecanismos de rastreabilidade, fiscalização e controle,



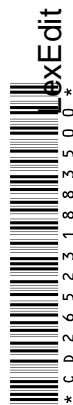
fundamentais para coibir desvios de destinação e garantir a integridade do modelo proposto.

Por fim, ao prever a articulação com o Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), a emenda também busca assegurar coerência tributária e equilíbrio federativo, evitando impactos arrecadatórios indesejados.

Dessa forma, a medida contribui para a promoção da justiça tarifária, da eficiência regulatória e da proteção social, sem implicar a criação de novos encargos fiscais, representando um avanço na racionalização do mercado de GLP no Brasil.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Deputado Capitão Alden
(PL - BA)



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

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

“**Art.** Fica autorizada a concessão de **subvenção econômica aos combustíveis utilizados na aviação agrícola**, sob a forma de equalização de custos, nos termos desta Medida Provisória.

§ 1º A subvenção de que trata o caput aplica-se aos combustíveis utilizados nas operações aeroagrícolas, incluindo:

I – querosene de aviação (QAV);

II – gasolina de aviação (AVGAS);

III – etanol combustível utilizado em aeronaves certificadas para tal finalidade.

§ 2º A subvenção econômica será concedida com o objetivo de:

I – mitigar os impactos da volatilidade internacional dos preços de energia sobre a produção agrícola;

II – preservar a competitividade do agronegócio brasileiro;

III – evitar repasses inflacionários ao longo da cadeia produtiva de alimentos, fibras e energia;

IV – assegurar a continuidade das operações aeroagrícolas em regiões estratégicas para a produção nacional.

§ 3º Poderão ser beneficiárias da subvenção as empresas devidamente registradas e regularizadas junto aos órgãos competentes, incluindo Ministério da Agricultura, ANAC e demais entidades reguladoras.



§ 4º A operacionalização da subvenção será definida em regulamento, observando critérios de transparência, rastreabilidade e efetiva aplicação dos recursos na atividade aeroagrícola.

§ 5º O Poder Executivo poderá estabelecer limites, prazos e condições para a concessão da subvenção, observada a disponibilidade orçamentária e financeira.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo corrigir uma assimetria relevante na Medida Provisória nº 1.349/2026, que institui subvenção econômica para combustíveis, mas não contempla a aviação agrícola, atividade essencial para a produção de alimentos no Brasil.

Estudo recente do setor demonstra que os combustíveis utilizados na aviação agrícola registraram aumentos expressivos, com destaque para o QAV (+51,6%) e AVGAS (+67,3%), impactando diretamente os custos operacionais das empresas, com elevação entre 14% e 40%, dependendo da frota e da região.

A aviação agrícola atua diretamente em mais de 100 milhões de hectares por safra e participa de aproximadamente 25% a 30% das aplicações nas lavouras brasileiras, sendo fundamental para a produtividade e segurança alimentar.

Além disso, o setor está diretamente conectado às principais cadeias produtivas do país, responsáveis por mais de 40% das exportações brasileiras, com elevada concentração produtiva em estados onde também se concentra a frota aeroagrícola.

A exclusão da aviação agrícola das políticas de subvenção aos combustíveis gera distorção competitiva no setor aéreo e amplia o



risco de repasse de custos ao consumidor final, impactando a inflação de alimentos.

Dessa forma, a inclusão da aviação agrícola no regime de subvenção é medida necessária, justa e estratégica para garantir a estabilidade da produção agrícola, a competitividade do agronegócio e a segurança alimentar do Brasil.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 6º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 6º-1.** O pagamento da subvenção estabelecida no Art. 1º da Medida Provisória nº 1340 de 2026 e no Art. 4º desta Medida Provisória aos produtores e aos importadores de óleo diesel será realizado no início de cada período estabelecido conforme Art. 6º desta Medida Provisória e Art. 3º da Medida Provisória nº 1340 de 2026, sendo o valor a ser pago a cada agente calculado com base na média de volume de produção e importação do semestre anterior somado ao índice de ajuste.

§ 1º O Índice de ajuste do *caput* deverá ser calculado como a quantidade importada pelo agente no último mês subtraída da média da quantidade importada nos últimos seis meses e divisão final pela da média da quantidade importada nos últimos seis meses, e deverá ser utilizado dada a tendência de aumento de importações no contexto do Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis.

§ 2º No caso de produtor e importador em seu primeiro semestre de atuação, a média referida no *caput* será calcula por estimativa a partir do início de suas atividades de maneira proporcional ao número de meses até o presente momento.

§ 3º A Apuração do valor e verificação de conformidade estabelecidos no Art. 7º e Art. 11. desta Medida Provisória e artigos 7º e 8º da Medida Provisória nº 1340 de 2026 serão realizadas ao final de cada período, devendo a ANP computar as diferenças entre o valor pago no início do período e valor de fato devido ao final para cada agente e:



I – caso haja diferença a ser paga ao agente, realizar a transferência em até 15 dias;

II – caso valor pago ao agente no início do período seja superior àquele calculado como devido ao final do período, descontar diferença do próximo pagamento ao agente.

§ 4º Ao final da política, a ANP deverá realizar o balanço de créditos e débitos de cada agente, e receber dos agentes com débitos e pagar agentes com créditos em até 15 dias.

§ 5º Caso o saldo final, quando não houver valores remanescentes daqueles estabelecidos no Art. 2º da Medida Provisória nº 1.340 e Art. 5º desta Medida Provisória, seja de agentes com crédito, a União deverá ressarcir-los em até 30 dias, e caso o saldo final seja de agentes com débitos, os beneficiários deverão recolher o valor devido à União em igual prazo.”

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

JUSTIFICAÇÃO

Do ponto de vista operacional, o agente econômico é compelido a comercializar o diesel ao preço de referência deduzido do valor da subvenção, nos termos do art. 6º, § 3º, de modo que o benefício é concedido **ex ante**, no próprio ato da comercialização. O efetivo recebimento da subvenção, contudo, ocorre **ex post**, após o encerramento do período de apuração, a realização de verificação administrativa e o processamento financeiro sob a governança da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, conforme dispõem os arts. 4º, 7º, 8º e 9º.



Na prática, esse arranjo institucional produz uma defasagem relevante entre o valor do desconto concedido ao consumidor final e o ingresso do respectivo recurso financeiro pelo agente econômico, defasagem esta que se acentua em situações de incerteza operacional, glosas administrativas ou necessidade de esclarecimentos adicionais no processo de verificação.

Esse desenho normativo implica que a subvenção, sob a ótica econômica, se converta em verdadeiro financiamento temporário da política pública pelo setor privado. Em um mercado caracterizado por margens reduzidas, elevado giro financeiro e significativa dependência de capital de giro para operações de importação e manutenção de estoques operacionais, tal descasamento afeta diretamente a liquidez, eleva o custo financeiro e restringe a capacidade de oferta justamente em momentos em que o sistema demanda maior volume de produto e flexibilidade operacional.

Esses efeitos são agravados em contextos de elevada volatilidade de preços — precisamente o cenário que fundamentou a edição da medida provisória. O agente econômico que adere ao programa passa a estar exposto, de forma simultânea, a três camadas relevantes de risco: 1) risco de preço, caso o preço de referência não reflita tempestivamente as condições de mercado; 2) risco financeiro, decorrente do atraso no recebimento da subvenção; e 3) risco regulatório, associado à possibilidade de glosas **ex post**, resultantes da aplicação de critérios de conformidade ainda insuficientemente objetivados.

Sala da comissão, 10 de abril de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 18-1 ao Capítulo IV da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 18-1.** Até 31 de maio de 2026, ficam as alíquotas das Contribuições para o PIS/Pasep, PIS/Pasep-Importação, COFINS e COFINS-Importação, incidentes sobre a aquisição de petróleo para a produção de diesel para uso rodoviário, reduzidas à razão de 0,99987.

§ 1º O disposto no caput aplica-se a NCM 2709.00.10, óleos brutos de petróleo ou minerais betuminosos.

§ 2º A redução de que trata o caput será executada pela suspensão dos tributos devidos na aquisição do petróleo. O montante a ser deduzido do valor devido será calculado pelo produto do redutor de que trata o caput pelas alíquotas de PIS/Pasep e COFINS incidentes, pelo valor do petróleo adquirido proporcional ao volume de diesel para uso rodoviário produzidos, na proporção 1 para 1, mantendo-se a alíquota padrão ao volume restante do petróleo adquirido para os demais fins.”

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 existência e operação de refinarias não verticalizadas (que não operam a atividade de exploração e produção de petróleo) no Brasil é fenômeno recente.



Como é sabido, a lucratividade desse segmento industrial é modesta ao contrário da atividade de exploração de petróleo.

Dessa forma, a disponibilidade de caixa dessas empresas para assegurar a compra do insumo para o desempenho das suas atividades é fundamental não somente para assegurar preços de derivados alinhados à prática nacional, mas também para assegurar a continuidade de sua atividade.

Observa-se essencial assegurar a sobrevivência de refinarias não verticalizadas e também atrair novos investimentos em capacidades de refino no Brasil, dado o cenário geopolítico desafiador e o déficit nacional na produção de derivados.

No entanto, recentemente o Governo Federal reduziu em 99,9% o PIS/COFINS do diesel rodoviário e querosene de aviação (QAV) sem realizar a mesma redução para a compra do insumo no caso de refinarias não verticalizadas, o que tem provocado vultoso acúmulo de crédito tributário nessas refinarias, pois instituiu-se a saída não tributada de combustíveis sem a correspondente desoneração da compra do petróleo.

O problema se agrava porque a soma das alíquotas dos tributos em questão são superiores às margens de lucro desse segmento, o que significa que o capital de giro para a compra de petróleo é rapidamente drenado sob a forma de pagamento de PIS/COFINS e correspondente creditamento, deixando as refinarias com a opção de ajustar esse desequilíbrio nos preços dos combustíveis ou na redução de produção, justamente frustrando o objetivo do governo com a medida.

É importante dizer que a proposta não constitui renúncia de receitas por parte da União, uma vez que os créditos careceriam de ser compensados ou devolvidos em dinheiro às refinarias. Em função disso, a proposta prescinde da obrigação prevista no art. 14 da Lei Complementar nº 101/2000.



Temos a certeza de contar com o apoio de nossos nobres pares para a aprovação da presente Emenda.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Jorge Kajuru
(PSB - GO)



Assinado eletronicamente, por Sen. Jorge Kajuru

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7584781034>



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se ao art. 23 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 23.** A fabricação, exportação, importação e comercialização de produtos à base de nicotina, incluindo, mas não se limitando aos produtos classificados nos códigos NCM 2404.11.00, 2404.12.00, 2404.91.00 e 8543.40.00, se em desacordo com as previsões legais, constitui crime contra as relações de consumo, nos termos do art. 7º, incisos II e IX, da Lei nº 8.137, de 27 de dezembro de 1990, sem prejuízo da tipificação dos crimes de contrabando ou descaminho, além de implicar a cassação do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ).

§ 1º O Ministério Público priorizará a denúncia criminal contra as pessoas físicas ou jurídicas acusadas dos crimes previstos no caput, com base nas representações feitas pela Polícia Federal, Receita Federal do Brasil, polícias estaduais e outros órgãos públicos.

§ 2º A fabricação, exportação e comercialização dos produtos indicados no caput atenderão aos seguintes requisitos, de acordo com suas especificidades:

I – serão selados, sem possibilidade de recarregamento do conteúdo sólido ou líquido destinado ao consumo, excepcionados o recarregamento das baterias e a substituição das cápsulas, barras, refis e similares, desde que selados;

II – serão comercializados no país sem ilustrações, formatos, sabores ou aromas adocicados e que sejam tipicamente utilizados em produtos destinados ao público infantojuvenil;

III – serão comercializados com quantidades máximas de unidades por embalagem, definida por Decreto do Poder Executivo, de modo a desincentivar o uso prolongado de cada produto;



IV – a embalagem e a etiquetagem dos produtos de tabaco não poderão conter informação falsa, equivocada ou enganosa, ou que possa induzir o consumidor a erro, com respeito a suas características.

§ 3º O Poder Executivo regulamentará, por meio de Decreto, no prazo de 120 (cento e vinte) dias contados da publicação desta lei, os critérios de registro e comercialização dos produtos mencionados no caput e, em especial:

I – mensagem de advertência sanitária específica a cada produto e de desincentivo ao consumo;

II – outras ações informativas de conscientização, bem como da proibição de aquisição por menores de 18 (dezoito) anos; e

III – a destinação da publicidade e da propaganda ao público adulto, de modo a não ter crianças e adolescentes como público-alvo.

§ 4º Sem prejuízo do disposto no parágrafo anterior, os produtos indicados no caput deste artigo estarão sujeitos a registro, controle e à fiscalização da Agência de Vigilância Sanitária (ANVISA), inclusive no que se refere ao pagamento da taxa de fiscalização sanitária.

§ 5º O governo federal direcionará os tributos arrecadados com a fabricação, importação, exportação e comercialização dos produtos definidos no §2º deste artigo às ações e projetos na área da saúde.”

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.349, de 7 de abril de 2026, foi editada em contexto de acentuada pressão sobre o equilíbrio fiscal e de necessidade de adoção de providências emergenciais voltadas, simultaneamente, à recomposição de receitas e à mitigação de riscos no abastecimento interno de combustíveis, especialmente diante das oscilações do mercado internacional de energia e de seus impactos sobre a economia doméstica. Nesse cenário, buscou-se, de um lado, assegurar a continuidade do fornecimento e a previsibilidade de insumos estratégicos, e, de outro, viabilizar medidas de alívio econômico direcionadas a setores específicos, como o biodiesel e o querosene de aviação, ambos fortemente sensíveis à dinâmica de custos e à política de preços. Como instrumento de compensação fiscal de curtíssimo prazo, o governo federal optou por majorar a



tributação incidente sobre cigarros, a promover a elevação da alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) de 2,25% para 3,5%, além de reajustar o preço mínimo da carteira de R\$ 6,50 para R\$ 7,50, com a expectativa de incremento arrecadatário da ordem de R\$ 1,2 bilhão em apenas dois meses[1].

Não obstante a aparente racionalidade arrecadatária da medida, o próprio noticiário oficial registrou manifestação expressa do Ministério da Fazenda no sentido de que aumentos anteriores na tributação sobre cigarros não produziram os efeitos esperados, seja no tocante à redução do consumo, seja quanto à ampliação consistente da arrecadação[2]; tal reconhecimento institucional evidencia uma limitação estrutural da estratégia adotada, especialmente em um mercado caracterizado por elevada elasticidade ao preço e pela forte presença de produtos ilícitos[3]. Em outras palavras, incrementos tributários, quando dissociados de uma política abrangente de fiscalização, controle de fronteiras e enfrentamento ao comércio ilegal, tendem a deslocar a demanda para o mercado informal, com efeitos contraproducentes tanto sob a ótica fiscal quanto sob a perspectiva de saúde pública.

Esse dado, por si só, recomenda prudência legislativa e reforça a necessidade de uma análise mais aprofundada por parte do Congresso Nacional: quando o próprio Poder Executivo reconhece a limitação dos instrumentos que propõe, impõe-se ao Parlamento o dever de examinar alternativas mais estruturais, capazes de produzir resultados sustentáveis no médio e longo prazo. Nesse contexto, revela-se fundamental a construção de soluções regulatórias integradas, que articulem política tributária, mecanismos eficazes de combate ao contrabando e à informalidade, e estratégias de regulação de mercado compatíveis com a realidade brasileira.

É exatamente nesse ponto que se insere a presente emenda; em vez de insistir, de forma isolada, em novo aumento de carga sobre um segmento já formalizado e altamente tributado, a proposta parte de um diagnóstico político e econômico mais abrangente: o Estado brasileiro convive hoje com um mercado real, extenso e crescente de produtos de nicotina consumidos à margem da regulação, da tributação e da fiscalização. Trata-se de um espaço econômico que já existe, já movimenta recursos expressivos, já alcança milhões de consumidores e,



no entanto, permanece fora do alcance efetivo das instituições públicas. A omissão regulatória, nesse contexto, não tem impedido o consumo; ao contrário, tem contribuído para empurrar esse consumo para os canais clandestinos, alimentando informalidade, evasão fiscal e atuação criminosa.

Estudos recentes evidenciam que o mercado de dispositivos eletrônicos para consumo de nicotina já conta com milhões de usuários no Brasil, com ampla disponibilidade mesmo diante de restrições normativas formais, o que revela um descompasso inequívoco entre a legislação vigente e a realidade social[4]. Além disso, a ausência de disciplina jurídica sobre esse segmento representa perda fiscal expressiva, estimada em bilhões de reais anuais, ao mesmo tempo em que permite a circulação de produtos sem controle sanitário, sem rastreabilidade e sem qualquer garantia mínima ao consumidor[5]. Sob a ótica da segurança pública, esse vazio regulatório também se traduz em oportunidade concreta de expansão para redes ilícitas, que passam a estruturar cadeias de importação, distribuição e comercialização à margem do Estado, reforçando a economia clandestina e dificultando a atuação coordenada dos órgãos de controle[6]. Nesse cenário, manter a inércia regulatória significa, na prática, aceitar que um mercado consolidado permaneça organizado fora da legalidade, sem arrecadação, sem fiscalização e sem proteção efetiva à saúde pública, o que evidencia a necessidade de uma resposta legislativa mais realista, estruturante e compatível com a dimensão do fenômeno.

Os dados disponíveis são eloquentes: a pesquisa da Escola de Segurança Multidimensional da Universidade de São Paulo, em parceria com a Ipsos Brasil, estimou que o mercado de cigarros eletrônicos alcança 9,9 milhões de consumidores em base trimestral e 5,2 milhões de consumidores mensais no país; o mesmo levantamento mostrou ainda que há ampla percepção social de disponibilidade desses produtos, apesar da proibição vigente, a evidenciar um descompasso entre a norma formal e a realidade material do mercado[7]. Em outras palavras: o país não está diante de um fenômeno marginal ou residual, mas de um mercado consolidado de fato, que segue operando sem parâmetros claros de controle, sem tributação adequada e sem proteção efetiva ao consumidor. Não



enfrentar essa realidade é, na prática, terceirizar a organização desse mercado à clandestinidade.

Ademais, o estudo revela que a presença desses produtos ocorre de forma difusa em diferentes canais informais de comercialização, com baixo nível de percepção de risco por parte dos consumidores e ausência de barreiras efetivas de acesso, inclusive para públicos mais jovens, o que agrava o problema sob a ótica sanitária e regulatória. A continuidade desse cenário implica não apenas a manutenção de um mercado paralelo robusto, mas também o aprofundamento de perdas fiscais relevantes e o fortalecimento de cadeias ilícitas que operam à margem da supervisão estatal. Trata-se, portanto, de uma realidade que exige resposta institucional proporcional à sua dimensão: ignorá-la significa permitir que milhões de transações econômicas sigam ocorrendo fora do sistema tributário e regulatório, com impactos diretos sobre a arrecadação, a concorrência leal e a proteção da saúde pública.

A situação torna-se ainda mais grave quando examinada sob a ótica fiscal: Em repercussão pública de estudo ligado à Universidade de São Paulo, apontou-se que o mercado ilegal de cigarros eletrônicos e outros produtos de nicotina já movimentava cifras bilionárias no país, com perdas expressivas de arrecadação e sem qualquer recolhimento regular de tributos sobre parcela relevante dessas operações[8]. Ainda que se adote cautela metodológica na quantificação exata dessas perdas, o ponto central permanece inescapável: a ausência de regulação não representa neutralidade arrecadatória, mas verdadeira renúncia prática à capacidade estatal de tributar, fiscalizar e organizar um mercado que já existe e que segue em expansão. Em período de severa restrição fiscal, insistir exclusivamente em elevar tributos sobre o mercado formal, enquanto se tolera a consolidação de um mercado paralelo integralmente desonerado e não fiscalizado, produz uma assimetria institucional evidente; o Estado onera ainda mais quem já atua sob o império da legalidade e, ao mesmo tempo, permite que um setor inteiro opere fora da tributação, da rastreabilidade e da supervisão pública. Essa distorção compromete a eficiência arrecadatória, enfraquece a racionalidade da política fiscal e aprofunda a perda de governança sobre uma atividade econômica que já alcança milhões de consumidores.



Sob a perspectiva da segurança pública, a omissão regulatória também cobra preço elevado: o relatório da Escola de Segurança Multidimensional da Universidade de São Paulo assinala que o mercado de bens ilícitos compromete a economia formal, financia organizações criminosas e afeta de modo mais agudo os grupos socialmente vulneráveis, justamente porque se estrutura por meio de circuitos paralelos de oferta, distribuição e circulação econômica[9]. Em linha semelhante, pesquisas recentes mostram que cigarros, bebidas alcoólicas e cigarros eletrônicos figuram entre os mercados ilegais percebidos pela população como os maiores do país, o que evidencia o grau de enraizamento social e econômico dessas cadeias clandestinas[10]. Não se trata, portanto, de mera disputa concorrencial entre agentes de mercado, mas de tema diretamente ligado à capacidade do Estado de reduzir fontes de financiamento de estruturas criminosas que se aproveitam dos vazios regulatórios, da baixa rastreabilidade e da ausência de disciplina normativa adequada. Quando o poder público deixa de regular um mercado que já existe, quem passa a estabelecer suas regras concretas são os importadores clandestinos, os distribuidores informais e as redes ilegais de comercialização, transferindo-se à clandestinidade o controle material de um setor que deveria estar submetido ao interesse público, à fiscalização sanitária e à autoridade estatal.

Também do ponto de vista sanitário a presente emenda se justifica: a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) mantém proibidos, no Brasil, os dispositivos eletrônicos para fumar, reafirmando essa vedação por meio da RDC nº 855, de 2024[11]. Ocorre que a persistência da proibição, desacompanhada de capacidade efetiva de eliminação do mercado, não tem impedido a circulação e o consumo desses produtos, como reconhece a própria autoridade sanitária ao destacar a ampla disponibilidade desses dispositivos no território nacional.

O resultado prático é perverso: produtos continuam sendo vendidos e utilizados, porém sem controle de origem, sem rastreabilidade, sem padrões transparentes de composição, sem exigência de rotulagem adequada e sem fiscalização efetiva sobre os canais de comercialização. Em vez de um ambiente de proteção sanitária, o que se produz é um ambiente de descontrole sanitário, no qual o consumidor é exposto a substâncias de procedência desconhecida e a riscos potencialmente agravados pela ausência de regulação técnica. Ademais, a



inexistência de parâmetros legais dificulta a atuação coordenada das autoridades de saúde e vigilância sanitária, limitando a capacidade do Estado de estabelecer requisitos mínimos de segurança, monitorar efeitos adversos e implementar políticas públicas baseadas em evidências. A emenda, nesse aspecto, busca recolocar o Estado em posição de comando, a estabelecer regras, exigências, deveres e sanções que permitam transformar um mercado hoje desordenado em um ambiente sujeito à disciplina sanitária, à supervisão regulatória e à proteção efetiva da saúde pública.

Importa registrar, ademais, que a defesa da regulação aqui proposta não significa flexibilização irresponsável, nem estímulo ao consumo; ao contrário, a lógica da emenda é submeter esse mercado a controles mais rígidos do que aqueles hoje existentes de fato, justamente porque hoje praticamente inexistente controle real. A proposta veda apelos visuais, formatos, sabores e aromas tipicamente associados à atração do público infantojuvenil; impõe rotulagem clara e mensagens de advertência sanitária; prevê atuação direta da Anvisa no registro, controle e fiscalização; exige critérios específicos de comercialização e distribuição; e associa a atuação em desconformidade com a lei à responsabilização penal e à cassação do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica. Trata-se, assim, de substituir um cenário de permissividade clandestina por um regime jurídico estruturado de responsabilização, rastreabilidade e presença estatal efetiva. Experiências internacionais e diretrizes de saúde pública indicam que a regulação combinada com fiscalização e informação ao consumidor é instrumento mais eficaz do que a mera proibição isolada em contextos de ampla difusão de mercado[12]. A opção, portanto, não é entre “proibir” e “liberar”; a opção concreta é entre manter o mercado nas mãos da ilegalidade, sem qualquer controle, ou trazê-lo para a esfera da legalidade, sob parâmetros rigorosos de proteção sanitária, supervisão estatal e responsabilização dos agentes econômicos.

Há ainda uma dimensão de coerência legislativa que não pode ser ignorada: o Congresso Nacional vem reiteradamente afirmar, em seus debates e deliberações recentes, a necessidade de endurecer o enfrentamento ao crime organizado, ao contrabando e às economias ilícitas[13], inclusive com a aprovação de marcos legais voltados ao combate a organizações criminosas e ao fortalecimento da persecução penal[14]. Não parece coerente, portanto, reforçar



esse discurso em abstrato e, ao mesmo tempo, preservar um arranjo normativo que mantém um mercado bilionário fora do sistema legal, tributário e sanitário; essa contradição fragiliza a eficácia das políticas públicas e compromete a credibilidade institucional, na medida em que o Estado combate os efeitos da criminalidade, mas mantém intactas algumas de suas principais fontes de financiamento. A presente emenda dialoga justamente com essa agenda mais ampla de fortalecimento institucional do Estado, ao propor uma resposta normativa que incide diretamente sobre um dos vetores econômicos da ilegalidade: em vez de permitir que a demanda siga sendo capturada pela clandestinidade, a proposta busca reconduzir esse mercado à esfera da legalidade, transformando um problema difuso em objeto de disciplina normativa, arrecadação legítima e repressão qualificada aos agentes que atuarem à margem da regulação. Trata-se, portanto, de medida que não apenas incrementa a capacidade arrecadatória, mas também reforça a coerência do ordenamento jurídico e a efetividade das estratégias de combate às economias ilícitas.

É necessário reconhecer, ademais, que a política tributária sobre tabaco e nicotina não pode ser pensada de forma simplista, como se qualquer elevação de preço, isoladamente considerada, fosse suficiente para produzir o resultado arrecadatário e sanitário pretendido. A própria Organização Mundial da Saúde[15] assinala que o comércio ilícito de produtos de tabaco pode e deve ser enfrentado, inclusive em contextos de elevação de preços e impostos, mas isso pressupõe a adoção de políticas complementares voltadas ao controle da oferta, ao fortalecimento da fiscalização e à implementação de sistemas eficazes de rastreamento e monitoramento.

No plano nacional, o Instituto Nacional de Câncer (INCA) também ressalta que a tributação constitui medida custo-efetiva para redução do consumo, mas destaca, de forma expressa, que sua eficácia depende da concomitante adoção de instrumentos de combate ao mercado ilegal, sob pena de deslocamento da demanda para produtos não tributados[16]; a interpretação adequada desses parâmetros, portanto, não conduz à passividade regulatória, nem à adoção isolada de medidas fiscais, mas à construção de uma política pública integrada, que articule tributação, regulação sanitária, fiscalização e repressão qualificada. Nesse sentido, a presente emenda se alinha às melhores práticas internacionais,



ao reconhecer que somente a combinação entre instrumentos econômicos e mecanismos de controle estatal é capaz de produzir resultados consistentes em termos de saúde pública, arrecadação e enfrentamento da ilegalidade.

A racionalidade da presente emenda também se manifesta no plano da justiça concorrencial: hoje, o mercado legal suporta custos tributários, regulatórios e operacionais elevados, enquanto o mercado clandestino se expande sem recolher tributos, sem observar exigências sanitárias e sem qualquer responsabilidade equivalente. Essa assimetria distorce preços, desorganiza a concorrência e retira competitividade dos agentes que atuam conforme a lei, criando um ambiente econômico estruturalmente desequilibrado. Estudos técnicos indicam que a concorrência desleal associada à sonegação, ao contrabando e à informalidade gera vantagens competitivas indevidas e compromete o funcionamento eficiente do mercado, ao permitir que agentes econômicos atuem fora das regras sem arcar com os custos regulatórios exigidos dos operadores formais[17]. Ao propor regras claras para fabricação, importação, comercialização e fiscalização de produtos à base de nicotina, a emenda busca corrigir essa distorção estrutural, a restabelecer condições mínimas de equilíbrio concorrencial e previsibilidade regulatória. Não se trata apenas de arrecadar mais, mas de reorganizar o ambiente econômico para que a legalidade deixe de ser desvantagem competitiva e volte a ser o padrão institucionalmente protegido.

Sob o ponto de vista orçamentário e social, a alternativa proposta é mais inteligente do que a simples intensificação da carga sobre o cigarro tradicional: o Ministério da Saúde[18] demonstra que o custo econômico do tabagismo no Brasil supera, de forma expressiva, a arrecadação tributária gerada pelo setor, a evidenciar um desequilíbrio estrutural entre receita e despesa pública associada ao consumo desses produtos. Esse quadro revela que políticas públicas eficazes não podem se limitar ao aumento de carga tributária sobre o mercado formal, sobretudo quando parcela relevante do consumo ocorre fora do sistema regulado. O desafio do legislador é estruturar instrumentos que reduzam danos, ampliem a arrecadação legítima e tragam para a legalidade atividades econômicas hoje capturadas pela informalidade. A manutenção de um mercado relevante à



margem da regulação compromete não apenas a eficiência fiscal, mas também a efetividade das políticas de saúde pública e de controle do consumo.

Por todas essas razões, a presente emenda oferece solução mais consequente, mais realista e mais alinhada aos desafios contemporâneos enfrentados pelo Brasil. Ela reconhece que há um mercado consolidado de produtos de nicotina em operação; reconhece que a mera proibição não foi capaz de extingui-lo; reconhece que a ausência de regulação favorece a evasão fiscal, a circulação de produtos sem controle e o fortalecimento de redes ilícitas; e reconhece, por fim, que o Estado precisa recuperar capacidade de comando sobre essa realidade. Em vez de perpetuar um modelo em que a arrecadação se perde, a clandestinidade prospera e o consumidor permanece desprotegido, a emenda propõe que o Congresso Nacional transforme um problema informal em objeto de disciplina pública, tributação legítima, fiscalização sanitária e responsabilização efetiva. Trata-se de alinhar a atuação estatal às evidências de que mercados ilegais, quando não enfrentados por instrumentos regulatórios adequados, tendem a se expandir e a gerar distorções econômicas relevantes, a comprometer a concorrência e o desenvolvimento do ambiente de negócios[19].

[1] BRASIL. Decreto nº 12.923, de 7 de abril de 2026. Altera o Decreto nº 10.527, de 22 de outubro de 2020, para reduzir alíquotas de PIS/Pasep e Cofins incidentes sobre biodiesel. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 7 abr. 2026. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2026/decreto/D12923.htm. Acesso em: 10 abr. 2026.

[2] AGÊNCIA BRASIL. Governo eleva imposto do cigarro para bancar querosene e biodiesel. Brasília, 6 abr. 2026. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2026-04/governo-eleva-imposto-do-cigarro-para-bancar-querosene-e-biodiesel>. Acesso em: 10 abr. 2026.

[3] INSTITUTO BRASILEIRO DE ÉTICA CONCORRENCIAL (ETCO). REVISTA ETCO – EDIÇÃO 24 - Produto ilegal atinge 57% do mercado de cigarros. São Paulo: ETCO, 2019. Disponível em: <https://www.etco.org.br/publicacoes/mercado-ilegal-de-cigarros/>. Acesso em: 10 abr. 2026.



[4] UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO (USP); IPSOS BRASIL. 1º Levantamento Nacional sobre a Demanda de Bens e Serviços Ilícitos no Brasil. São Paulo: ESEM/IRI/USP, 2025. Disponível em: https://sites.usp.br/esem/wp-content/uploads/sites/1430/2025/11/1o_Levantamento_Nacional_sobre_a_Demanda_de_Bens_e_Servicos_IL. Acesso em: 10 abr. 2026.

[5] BRASIL perde quase meio trilhão de reais com mercado ilegal em 2025. CNN Brasil, [s.l.], [2025]. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/brasil/brasil-perde-quase-meio-trilhao-de-reais-com-mercado-ilegal-em-2025/>. Acesso em: 10 abr. 2026.

[6] INSTITUTO NACIONAL DE CÂNCER (INCA). Magnitude do comércio ilícito de cigarros no Brasil. Rio de Janeiro: INCA, 2026. Disponível em: <https://www.gov.br/inca/pt-br/assuntos/gestor-e-profissional-de-saude/observatorio-da-politica-nacional-de-controle-do-tabaco/dados-e-numeros-do-tabagismo/magnitude-do-comercio-ilicito-de-cigarros-no-brasil>. Acesso em: 10 abr. 2026.

[7] UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO (USP); IPSOS BRASIL. Ibidem.

[8] ISTOÉ DINHEIRO. Você aceitaria consumir bebida e cigarros ilegais? Veja números de estudo inédito da USP. São Paulo, 22 out. 2025. Disponível em: <https://istoedinheiro.com.br/voce-aceitaria-consumir-bebida-e-cigarros-ilegais-veja-numeros-de-estudo-inedito-da-usp>. Acesso em: 10 abr. 2026.

[9] UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO (USP); IPSOS BRASIL. Ibidem.

[10] INSTITUTO LOCOMOTIVA. Mercado de cigarros ilegais: dezembro-2025. 2025. Documento eletrônico (PDF). Disponível em: https://static.congressoemfoco.com.br/attachment/2026/01/22/058427_RESULTADO_PESQUISA_0412__1_.pdf. Acesso em: 10 abr. 2026.

[11] AGÊNCIA NACIONAL DE VIGILÂNCIA SANITÁRIA (ANVISA). Resolução da Diretoria Colegiada – RDC nº 855, de 23 de abril de 2024. Dispõe sobre dispositivos eletrônicos para fumar. Brasília, DF, 2024.



Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-da-diretoria-colegiada-rdc-n-855-de-23-de-abril-de-2024-555721206>. Acesso em: 10 abr. 2026.

[12] ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). WHO report on the global tobacco epidemic 2023: protect people from tobacco smoke. Genebra: WHO, 2023. Disponível em: <https://www.who.int/publications/i/item/9789240077164>. Acesso em: 10 abr. 2026.

[13] SENADO FEDERAL. CPI do Crime Organizado (CPICRIME). Atividade Legislativa – Comissões. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/atividade/comissoes/comissao/2793/>. Acesso em: 10 abr. 2026.

[14] BRASIL. Lei nº 12.850, de 2 de agosto de 2013. Define organização criminosa e dispõe sobre a investigação criminal, os meios de obtenção da prova e o procedimento criminal. Brasília, DF, 2013. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12850.htm. Acesso em: 10 abr. 2026.

[15] WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). Protocol to Eliminate Illicit Trade in Tobacco Products. Geneva: WHO, 2013. Disponível em: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241505246>. Acesso em: 10 abr. 2026.

[16] INSTITUTO NACIONAL DE CÂNCER (INCA). Política de preços e impostos para produtos de tabaco. Rio de Janeiro: INCA, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/inca/pt-br/assuntos/gestor-e-profissional-de-saude/observatorio-da-politica-nacional-de-controle-do-tabaco/politica-nacional/precos-e-impostos>. Acesso em: 10 abr. 2026.

[17] FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (FIRJAN); INSTITUTO BRASILEIRO DE ÉTICA CONCORRENCIAL (ETCO). Concorrência desleal e o comportamento do consumidor. Rio de Janeiro: FIRJAN, 2004. Disponível em: https://www.etc.org.br/user_file/pesquisa_firjan.pdf. Acesso em: 10 abr. 2026.

[18] BRASIL. Ministério da Saúde. Impostos seletivos no contexto da Reforma Tributária Brasileira. Brasília, DF, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/saude/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/svsa/>



analise-de-situacao-de-saude/impostos-seletivos-no-contexto-da-reforma-tributaria-brasileira.pdf. Acesso em: 10 abr. 2026.

[19] ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO (OCDE). Illicit Trade: Converging Criminal Networks. Paris: OECD Publishing, 2016. Disponível em: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2016/04/illicit-trade_g1g64430/9789264251847-en.pdf. Acesso em: 10 abr. 2026.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Deputado Alencar Santana
(PT - SP)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação aos incisos XXI e XXII do *caput* do art. 3º e aos §§ 1º a 3º do art. 3º; e suprimam-se os incisos I e II do § 1º do art. 3º, todos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, na forma proposta pelo art. 18 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 3º**

.....
XXI – *elevant, 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:*

.....
§ 1º *A abusividade deverá ser comprovada considerando na sua apuração, todos os custos da composição final do preço de combustíveis, tais como operacionais, financeiros, logísticos e regionais, vedada a presunção automática de infração com base exclusiva em referências administrativas.*

I – (Suprimir)

II – (Suprimir)

§ 2º *Nas infrações previstas nos Incisos XXI e XXII a Autoridade que verificar indícios de aplicação de abusividade deverá notificar previamente o administrado em prazo não inferior a 5 (cinco) dias indicando os critérios objetivos que servirão de base para Autuação.*

§ 3º *Nas infrações previstas nos incisos XXI e XXII do caput:*



I – responderão solidariamente pelo pagamento da multa os sócios cuja participação societária seja igual ou superior a 20% (vinte por cento), os administradores e os sócios-gestores das empresas e dos estabelecimentos envolvidos, desde que comprovada a existência de dolo ou fraude.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Apresento a presente proposta de emenda com o objetivo de 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, condicionada a cenário de conflito geopolítico com impacto no abastecimento nacional, de modo a evitar a aplicação indiscriminada das penalidades em contextos ordinários de mercado.

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 deve 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.



Além disso, a supressão dos incisos XXI e XXII do art. 5º da Lei nº 9.847/1999 e a consequente restauração da redação original do referido dispositivo se mostra medida de rigor. A sanção de interdição nas hipóteses em questão revela-se antagônica à finalidade do próprio regime emergencial, uma vez que a retirada compulsória de agentes operacionais da cadeia de distribuição reduz a capacidade logística nacional e agrava o risco de desabastecimento que a própria norma visa mitigar.

A introdução do parágrafo único tem por objetivo criar critérios objetivos para o conceito de preço abusivo, uma vez que o mercado de combustíveis e sua precificação impõe a análise da complexidade da formação do preço. O ajuste proposto busca evitar análise subjetiva na aplicação da norma e reduzir o risco de questionamentos judiciais que possam comprometer sua efetividade.

Sala da comissão, de de .





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

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

“**Art. 1º** Fica instituído o Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis, destinado a garantir a soberania energética e o abastecimento nacional de derivados de petróleo e gás natural, considerado o disposto no art. 1º, § 1º, da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999.

Parágrafo único. O regime instituído por este artigo terá vigência temporária, perdurando estritamente enquanto subsistirem os impactos diretos da crise geopolítica sobre o abastecimento nacional.”

JUSTIFICAÇÃO

Apresento a presente emenda com o objetivo de conferir balizamento temporal e segurança jurídica à instituição do Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis.

Por se tratar de uma medida de natureza excepcional, com potencial de alterar a dinâmica ordinária do mercado de derivados de petróleo e gás natural, sua vigência não pode ser indeterminada, devendo estar condicionada à persistência de contexto extraordinário – notadamente conflito geopolítico com impactos no abastecimento nacional –, sob pena de converter o excepcional em permanente.

Sala da comissão, de de .





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se § 6º ao art. 3º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 3º

.....

§ 6º A adesão dos Estados e do Distrito Federal deverá ser divulgada em sítio eletrônico oficial e formalizada previamente ao encerramento do prazo de habilitação dos agentes à subvenção econômica.”

JUSTIFICAÇÃO

Apresento a presente emenda com o objetivo de aprimorar a redação do art. 6º, a fim de reforçar a transparência e a segurança jurídica, tendo em vista que os agentes regulados operam com janelas de importação e contratos de suprimento de longo prazo. Para que possam decidir pela habilitação ao regime de subvenção, é indispensável que saibam, de forma prévia, quais Estados aderiram ao modelo, uma vez que a incerteza quanto à participação de ente federativo pode impactar diretamente a decisão de adesão à subvenção econômica.

Sala da comissão, de de .



* CD 260976516600 *
ExEdit



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

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

“**Art. 8º** O pagamento da subvenção econômica de que trata o art. 4º ficará condicionado à apresentação de declaração pelo solicitante, nos termos do Artigo 9º do Decreto nº 12.878/2026, com vistas ao atendimento do disposto no art. 63, § 1º, inciso II, da Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964.

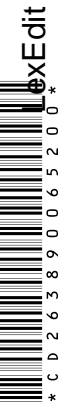
.....”

JUSTIFICAÇÃO

Apresento a presente emenda com o objetivo de aprimorar a redação original, que condiciona o recebimento da subvenção à "exatidão das informações prestadas" sem delimitar o escopo, os meios e os formatos para a prestação dessas informações, além de impor penalidades administrativas e responsabilidades civil e criminal.

A remissão expressa ao art. 9º do Decreto nº 12.878/2026 se faz necessária, uma vez que tal matéria já foi regulamentada pelo referido instrumento normativo, que se mostra o instrumento adequado para disciplinar os requisitos operacionais do pedido de subvenção, promovendo a devida integração técnica entre os dois níveis normativos, sem alteração de mérito ou de direitos dos agentes regulados.

Sala da comissão, de de .



* CD 263890065200 *
ExEdit



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação ao § 2º do art. 5º e ao § 3º do art. 6º, ambos da Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, na forma proposta pelo art. 15 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 5º**

§ 2º *No caso do primeiro e do segundo períodos de apuração, a adesão poderá ser feita até o último dia do período, e o termo de adesão produzirá efeitos a partir da data de publicação desta Medida Provisória, nos termos do disposto no art. 1º, § 3º.”* (NR)

“**Art. 6º**

.....
§ 3º *O agente econômico habilitado deverá comercializar o óleo diesel de uso rodoviário pelo preço de referência subtraído do valor das subvenções econômicas previstas nesta Medida Provisória e no art. 10, inciso II da Medida Provisória nº 1.349 de 07 de abril de 2026, para cada período de apuração, na forma estabelecida em regulamento.”* (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Tendo em vista que as alterações no art. 5º visam estender o período de adesão, considerando que a MP nº 1.340 estabeleceu o prazo até o quinto dia útil (08/04/2026) para o segundo período, e que a MP nº 1.349 foi publicada na véspera deste limite (07/04/2026), é necessário assegurar aos agentes interessados tempo hábil para a devida avaliação.

A presente emenda tem por objetivo trazer a referência expressa ao art. 10, inciso II, da própria Medida Provisória nº 1.349, a fim de conferir ao



dispositivo maior coesão normativa, garantindo, dessa forma, maior clareza tanto para os agentes regulados quanto para a Administração Pública.

Sala da comissão, de de .





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se ao *caput* do art. 10, aos §§ 1º a 3º do art. 10 e ao *caput* do art. 11 da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 10. *A habilitação de que trata o art. 9º é precária e poderá ser cancelada pela ANP, casos os agentes econômicos a que se refere o art. 4º, descumpram estas, dentre outras condicionantes previstas em regulamento:*

I – *disponibilização integral do volume subvencionado, no âmbito do Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis, por meio da destinação do referido volume pelos importadores aos distribuidores que comercializem óleo diesel de uso rodoviário no território nacional, na forma estabelecida em regulamento;*

II – *comprovação de que o preço de comercialização dos volumes importados, no âmbito do Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis, comercializados pelos importadores habilitados com os distribuidores, será limitado ao preço de paridade de importação, adicionado do valor dos impostos da importação, subtraído do somatório dos valores das subvenções econômicas por litro de óleo diesel de uso rodoviário efetivamente homologados e recebidos na forma estabelecida nesta Medida Provisória, na Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, e em regulamento; e*

III – *concordância e autorização dos agentes econômicos quanto ao compartilhamento pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda com a ANP de informações e documentação fiscal e aduaneira relacionadas às operações com os combustíveis abrangidos pela subvenção econômica necessárias ao seu acompanhamento e à sua fiscalização, à qual será repassado integralmente o dever de sigilo.*

§ 1º *O procedimento para habilitação ao Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis será estabelecido no regulamento de que trata o art. 4º, § 7º.*



§ 2º Fica vedada a concessão da subvenção econômica de que trata o art. 4º na hipótese de existir indício de interposição fraudulenta na importação, considerada, entre outros, a existência de procedimento especial de controle, nos termos do disposto no art. 23, § 2º, do Decreto-Lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976.

§ 3º Para fins de verificação de conformidade de repasse, as infrações serão apuradas em processo administrativo que deverá conter elementos suficientes para a caracterização da infração, da operacionalização das regras de repasse, a individualização da conduta assegurados o contraditório e a ampla defesa. Caso seja constatado que o distribuidor não realizou o repasse, ficará sujeito à multa prevista no art. 3º, caput, inciso XXI, da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999.

.....”

“Art. 11. A verificação do disposto no art. 10 será realizada por meio do acesso às informações de comercialização de óleo diesel de uso rodoviário pelos importadores habilitados, os quais deverão conceder acesso aos documentos fiscais como condição de habilitação, provenientes das notas fiscais eletrônicas dos referidos agentes econômicos, sem prejuízo de outros requisitos estabelecidos em regulamento.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

Apresento a presente emenda com o objetivo de aprimorar a redação original do caput, de modo a permitir que os distribuidores possam destinar parte do volume subvencionado aos demais agentes da cadeia, viabilizando a efetividade da subvenção em todos os elos e evitando impactos ao abastecimento desses agentes, especialmente aqueles relacionados a atividades indispensáveis à economia nacional, bem como prevenindo assimetrias concorrenciais.

A previsão de que os próprios agentes privados exijam a comprovação do repasse da subvenção entre si, constante da redação original do § 3º do art. 10, configura transferência indevida do poder de polícia a particulares. Trata-se de prerrogativa de titularidade exclusiva do Estado, insuscetível de delegação a agentes econômicos privados.



Além disso, tal exigência pressupõe, necessariamente, o acesso a informações concorrencialmente sensíveis entre agentes que atuam no mesmo mercado, criando risco concreto de violação às normas de defesa da concorrência e de exposição indevida de estratégias empresariais, razões pelas quais a supressão se impõe para preservar a higidez jurídica do dispositivo.

A redação proposta para o § 3º tem por objetivo reforçar as garantias processuais no âmbito da fiscalização e da verificação de conformidade, ao explicitar a necessidade de apuração das infrações em processo administrativo estruturado e devidamente fundamentado.

Sala da comissão, de de .



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescentem-se §§ 2º e 3º ao art. 3º, ambos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, na forma proposta pelo art. 18 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 3º

.....

§ 2º Dados os valores de compra e de venda de combustíveis demonstrados através de notas fiscais, deverá ser considerado preço abusivo o preço de venda em que a margem (diferença entre o preço de compra e de venda, dividido pelo preço de venda) seja ao menos 100% maior do que a margem histórica registrada para o dado combustível, desde que:

I – por ao menos dois meses anteriores, a margem não tenha sido menor do que a margem média histórica;

II – a expectativa futura do preço de paridade de importação não justifique o aumento de preço, dada a necessidade financeira para compras futuras.

§ 3º Será definido como margem histórica a média dos últimos 5 (cinco) anos da margem da distribuição e da revenda calculada a partir dos preços médios de produção, importação, distribuição e revenda, subtraídos os devidos impostos.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Tem-se observado que a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP vem adotando metodologias pouco



transparentes e insuficientemente objetivadas para a caracterização de suposto “preço abusivo” em autos de infração. Tal prática suscita relevantes preocupações sob a ótica do ordenamento concorrencial brasileiro, que tem como pilares a livre iniciativa, a livre concorrência, a eficiência econômica e a segurança jurídica.

No contexto de mercados concorrenciais, a própria noção de “preço abusivo” mostra-se conceitualmente problemática, na medida em que os preços são formados de maneira descentralizada, refletindo estruturas de custo distintas, estratégias comerciais legítimas, condições logísticas específicas, níveis diferenciados de risco e expectativas quanto à evolução do mercado. A intervenção estatal sobre preços, quando não vinculada a situações excepcionais claramente delimitadas em lei, tende a produzir distorções alocativas e a premiar comportamentos ineficientes em detrimento de agentes mais expostos a custos e riscos estruturais.

Todavia, caso a superação desse conceito não se revele viável no curto prazo, impõe-se, ao menos, o aperfeiçoamento substancial dos critérios utilizados para sua aplicação, de modo a reduzir arbitrariedades e assegurar tratamento isonômico aos agentes econômicos. Nesse sentido, é incompatível com os princípios da razoabilidade, da proporcionalidade e da motivação dos atos administrativos a adoção de parâmetros baseados exclusivamente em variações pontuais de preços — especialmente comparações restritas a um único período mensal — sem a devida contextualização econômica.

A avaliação regulatória acerca da suposta abusividade de preços deve necessariamente considerar a necessidade de preservação da margem econômica mínima dos agentes, particularmente em setores caracterizados por elevada volatilidade, margens comprimidas e intensa



dependência de capital de giro. A margem não constitui, por si só, um ganho indevido, mas elemento essencial à sustentabilidade da atividade econômica, à absorção de riscos e à continuidade do abastecimento — objetivos que, inclusive, coincidem com o interesse público subjacente à regulação.

Além disso, a análise deve incorporar o histórico recente de conduta do agente, incluindo sua trajetória de preços ao longo do tempo, seu padrão de repasse de custos, sua exposição estrutural a variáveis logísticas e cambiais, bem como seu comportamento em períodos anteriores de normalidade e de estresse de mercado. A desconsideração desse histórico, em favor de recortes temporais exíguos, compromete a fidelidade econômica da avaliação e pode resultar na penalização de agentes que, de forma consistente, praticam preços compatíveis com a rivalidade concorrencial e com seus custos efetivos.

Em síntese, a ausência de critérios objetivos, transparentes e economicamente fundamentados para a definição de “preço abusivo” amplia o espaço para discricionariedade excessiva, fragiliza a segurança jurídica e produz efeitos indesejados sobre a concorrência e o abastecimento. O aperfeiçoamento normativo e metodológico nesse campo é medida necessária para compatibilizar a atuação regulatória com os princípios constitucionais da ordem econômica e com os fundamentos da política nacional de livre concorrência.

Sala da comissão, 10 de abril de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

GABINETE DO DEPUTADO LAFAYETTE DE ANDRADA

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 18-1 ao Capítulo IV da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 18-1.** 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:

I – 5,08% (cinco inteiros e oito centésimos por cento) e 23,44% (vinte e três 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;

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; e



IV – 0,65% (sessenta e cinco centésimos por cento) e 3% (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 renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa alterar o art. 4º da Lei nº 9.718, de 1998, para explicitar a incidência única de PIS/Pasep e Cofins sobre operações com derivados de petróleo, sem nova incidência ou direito a crédito para distribuidores e revendedores, com vigência transitória até 1º de janeiro de 2027.

A proposta busca alinhar o regime tributário transitório do setor de combustíveis à lógica da reforma tributária implementada pela Emenda Constitucional nº 132/2023 e regulamentada pela Lei Complementar nº 214/2025, especialmente quanto à incidência monofásica e à ausência de creditamento ao longo da cadeia de distribuição e revenda.

A emenda também pretende evitar assimetrias tributárias, controvérsias sobre creditamento de PIS/Cofins nas aquisições nacionais de gasolina A e óleo diesel A ou C por distribuidoras e perdas arrecadatórias estimadas em até R\$ 4 bilhões até 2026, além de enfrentar distorções concorrenciais associadas a decisões judiciais divergentes do entendimento consolidado no Tema Repetitivo 1093 do STJ.

Trata-se de medida de caráter transitório, compatível com o período de implementação do novo regime tributário dos combustíveis, que busca preservar a isonomia concorrencial, a coerência normativa e a arrecadação federal até a plena entrada em vigor do novo sistema.



Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Deputado Lafayette de Andrada
(PL - MG)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268182937300>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lafayette de Andrada





CONGRESSO NACIONAL
GABINETE DO DEPUTADO LAFAYETTE DE ANDRADA

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 22-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 22-1.** 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 Descarbonização - 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.”

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 pretende suspender, de forma excepcional e restrita ao ano de 2026, as metas compulsórias de redução de emissões no âmbito do RenovaBio e as metas individuais dos distribuidores de combustíveis calculadas para esse período.

Importa destacar que o cumprimento das metas de CBIOS pode gerar impacto bilionário sobre os custos da cadeia de combustíveis, com repasse aos preços da gasolina e do diesel, sendo estimado alívio potencial de aproximadamente R\$ 3,5 bilhões em 2026 com a suspensão temporária das metas. Em contexto extraordinário de alta de combustíveis associado à guerra e ao aumento dos preços internacionais do petróleo, a calibragem temporária do instrumento preservaria o RenovaBio como política de Estado, sem comprometer sua continuidade nos anos posteriores.

Ademais, intenta-se que a suspensão seja 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.

A redação mantém a vigência da Lei nº 13.576, de 2017, preserva a possibilidade facultativa de negociação de CBIOS em 2026 e remete ao CNPE e à ANP o ajuste da trajetória de cumprimento a partir de 2027. Assim, pretende-se abrir espaço para mitigação do custo regulatório em ano de forte estresse internacional sobre os combustíveis, sem revogação estrutural da política nacional de biocombustíveis.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Deputado Lafayette de Andrada
(PL - MG)



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

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

“**Art.** Enquanto durar o Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis, os Portos Organizados deverão estabelecer regra de priorização de atracação ou janelas operacionais para embarcações carregadas com diesel rodoviário.

§ 1º Os critérios objetivos e processo de comprovação documentação deverão ser definidos em regulamento.

§ 2º A ANTAQ deverá fiscalizar o disposto no *caput* e publicar dados públicos sobre a demora média de atracação.”

JUSTIFICAÇÃO

No plano logístico, embora o tema não seja tratado de forma expressa pela medida provisória, o desenho da política pública acaba por ampliar a exposição dos agentes econômicos a custos associados ao tempo e à *demurrage*. O diesel importado — insumo essencial para o equilíbrio do abastecimento em determinados períodos e regiões do País — passa a operar sob risco financeiro significativamente aumentado justamente em contextos de maior pressão sobre a logística internacional.

A ausência de diretrizes específicas voltadas à mitigação de gargalos logísticos faz com que atrasos operacionais, frequentemente alheios à vontade e ao controle do agente econômico, se convertam em custos adicionais imediatos, os quais corroem ainda mais margens



já comprimidas pela política de preços adotada. Configura-se, assim, uma contradição estrutural: embora a política tenha sido concebida com o objetivo de estimular a oferta e conter preços ao consumidor final, o conjunto de riscos financeiros, operacionais e regulatórios incorporados ao seu desenho normativo acaba por desincentivar a atuação justamente dos agentes com maior capacidade logística e relevância para o suprimento do mercado.

Em paralelo, faz-se necessário reconhecer que, no caso do diesel importado, o custo marginal determinante da oferta não se limita ao preço do produto, mas incorpora de forma crescente o custo logístico do tempo. Em cenários de estresse operacional, a *demurrage* pode se tornar um componente relevante e imediato do custo final da operação, com potencial de repasse econômico praticamente inevitável.

Considerando que a subvenção tem por finalidade ampliar a oferta e conter preços, revela-se tecnicamente coerente a adoção de medida extraordinária e temporária de gestão portuária destinada à redução do risco de demurrage, mediante a priorização de atracação e criação de janelas operacionais específicas para embarcações transportando diesel rodoviário durante a vigência do programa emergencial. Tal providência atende a um racional claro:

- 1) redução do custo sistêmico e aumento da efetividade do subsídio, sem necessidade de majoração de seu valor nominal;
- 2) diminuição do risco de desabastecimento em regiões mais expostas à dependência do produto importado; e
- 3) mitigação de pressões reputacionais, ao reduzir a probabilidade de elevações de preços decorrentes de fatores logísticos alheios ao controle do agente econômico.



Sala da comissão, 10 de abril de 2026.



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260822482800>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se ao *caput* do art. 10, ao § 3º do art. 10 e ao *caput* do art. 11 da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 10. *A habilitação de que trata o art. 9º é precária e poderá ser cancelada pela ANP, casos os agentes econômicos a que se refere o art. 4º, descumpram estas, dentre outras condicionantes previstas em regulamento:*

I – *disponibilização integral do volume subvencionado, no âmbito do Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis, por meio da destinação do referido volume pelos importadores aos distribuidores que comercializem óleo diesel de uso rodoviário no território nacional, na forma estabelecida em regulamento;*

II – *comprovação de que o preço de comercialização dos volumes importados, no âmbito do Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis, comercializados pelos importadores habilitados com os distribuidores, será limitado ao preço de paridade de importação, adicionado do valor dos impostos da importação, subtraído do somatório dos valores das subvenções econômicas por litro de óleo diesel de uso rodoviário efetivamente homologados e recebidos na forma estabelecida nesta Medida Provisória, na Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, e em regulamento; e*

III – *concordância e autorização dos agentes econômicos quanto ao compartilhamento pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda com a ANP de informações e documentação fiscal e aduaneira relacionadas às operações com os combustíveis abrangidos pela subvenção econômica necessárias ao seu acompanhamento e à sua fiscalização, à qual será repassado integralmente o dever de sigilo.*

.....

§ 3º *Para fins de verificação de conformidade de repasse, as infrações serão apuradas em processo administrativo que deverá conter elementos suficientes para a caracterização da infração, da operacionalização das regras de repasse, a individualização*



da conduta assegurados o contraditório e a ampla defesa. Caso seja constatado que o distribuidor não realizou o repasse, ficará sujeito à multa prevista no art. 3º, caput, inciso XXI, da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999.

.....”

“Art. 11. A verificação do disposto no art. 10 será realizada por meio do acesso às informações de comercialização de óleo diesel de uso rodoviário pelos importadores habilitados, os quais deverão conceder acesso aos documentos fiscais como condição de habilitação, provenientes das notas fiscais eletrônicas dos referidos agentes econômicos, sem prejuízo de outros requisitos estabelecidos em regulamento.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aprimorar a redação original no caput para que os distribuidores possam destinar parte do volume subvencionado aos outros agentes da cadeia, de forma a viabilizar a subvenção para todos os elos da cadeia e impedindo impactos ao abastecimento desses agentes, relacionado a atividades indispensáveis a economia nacional e assimetria concorrencial.

A previsão de que os próprios agentes privados exijam a comprovação do repasse da subvenção entre si, previsto na da redação original do § 3º do art. 10, configura transferência indevida do Poder de Polícia a particulares. Trata-se de instituto de titularidade exclusiva do Estado e insuscetível de delegação a agentes econômicos privados.

Além disso, a exigência ainda depende, necessariamente, do acesso a informações concorrencialmente sensíveis entre agentes que atuam no mesmo mercado, criando risco concreto de violação às normas de defesa da concorrência e de exposição indevida de estratégias empresariais, razões pelas quais a supressão se impõe para preservar a higidez jurídica do dispositivo.

A redação proposta para o §3º tem por objetivo reforçar as garantias processuais no âmbito da fiscalização e da verificação de conformidade, ao explicitar a necessidade de apuração das infrações em processo administrativo estruturado e fundamentado.



Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)



Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6845265548>



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação aos incisos XXI e XXII do *caput* do art. 3º e aos §§ 1º a 3º do art. 3º; e suprimam-se os incisos I e II do § 1º do art. 3º, todos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, na forma proposta pelo art. 18 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 3º**

.....

XXI - 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:

.....

§ 1º A abusividade deverá ser comprovada considerando na sua apuração, todos os custos da composição final do preço de combustíveis, tais como operacionais, financeiros, logísticos e regionais, vedada a presunção automática de infração com base exclusiva em referências administrativas:

I - (Suprimir)

II - (Suprimir)

§ 2º Nas infrações previstas nos Incisos XXI e XXII a Autoridade que verificar indícios de aplicação de abusividade deverá notificar previamente o administrado em prazo não inferior a 5 (cinco) dias indicando os critérios objetivos que servirão de base para Autuação.

§ 3º Nas infrações previstas nos incisos XXI e XXII do *caput*:



I – responderão solidariamente pelo pagamento da multa os sócios cuja participação societária seja igual ou superior a 20% (vinte por cento), os administradores e os sócios-gestores das empresas e dos estabelecimentos envolvidos, desde que comprovada a existência de dolo ou fraude.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Apresento a presente proposta de emenda com o objetivo de 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, condicionada a cenário de conflito geopolítico com impacto no abastecimento nacional, de modo a evitar a aplicação indiscriminada das penalidades em contextos ordinários de mercado.

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 deve 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.



Além disso, a supressão dos incisos XXI e XXII do art. 5º da Lei nº 9.847/1999 e a consequente restauração da redação original do referido dispositivo se mostra medida de rigor. A sanção de interdição nas hipóteses em questão revela-se antagônica à finalidade do próprio regime emergencial, uma vez que a retirada compulsória de agentes operacionais da cadeia de distribuição reduz a capacidade logística nacional e agrava o risco de desabastecimento que a própria norma visa mitigar.

A introdução do parágrafo único tem por objetivo criar critérios objetivos para o conceito de preço abusivo, uma vez que o mercado de combustíveis e sua precificação impõe a análise da complexidade da formação do preço. O ajuste proposto busca evitar análise subjetiva na aplicação da norma e reduzir o risco de questionamentos judiciais que possam comprometer sua efetividade

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 1º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º**

Parágrafo único. *O regime instituído por este artigo terá vigência temporária, perdurando estritamente enquanto subsistirem os impactos diretos da crise geopolítica sobre o abastecimento nacional.”*

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir balizamento temporal e segurança jurídica à instituição do Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis. Por se tratar de uma medida de natureza excepcional, com potencial de alterar a dinâmica ordinária do mercado de derivados de petróleo e gás natural, sua vigência não pode ser indeterminada, mas sim enquanto perdurar o conflito geopolítico com impactos no abastecimento nacional, sob pena de converter o excepcional em permanente.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se § 6º ao art. 3º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 3º

.....

§ 6º *A adesão dos Estados e do Distrito Federal deverá ser divulgada em sítio eletrônico oficial e formalizada previamente ao encerramento do prazo de habilitação dos agentes à subvenção econômica.”*

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aprimorar a redação do art. 6º a fim de reforçar a transparência e a segurança jurídica, uma vez que os agentes regulados operam com janelas de importação e contratos de suprimento de longo prazo. Para que decidam pela habilitação ao regime de subvenção, é indispensável que saibam, antecipadamente, quais Estados aderiram ao modelo, pois a incerteza sobre a participação de um ente federativo pode impactar a decisão pela habilitação à subvenção econômica.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

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

“Art. 8º O pagamento da subvenção econômica de que trata o art. 4º ficará condicionado à apresentação de declaração pelo solicitante, nos termos do Artigo 9º do Decreto nº 12.878/2026, com vistas ao atendimento do disposto no art. 63, § 1º, inciso II, da Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa aprimorar a redação original, que condiciona o recebimento da subvenção à "exatidão das informações prestadas" sem delimitar o escopo, os meios e formatos para a prestação dessas informações, além de impor penalidades administrativas e responsabilidades civil e criminal.

A remissão expressa ao art. 9º do Decreto nº 12.878/2026 se faz necessária, uma vez que tal matéria já foi regulamentada pelo referido instrumento normativo, sendo este próprio para disciplinar os requisitos operacionais do pedido de subvenção, promovendo a integração técnica adequada entre os dois níveis normativos, sem alteração de mérito ou de direitos dos agentes regulados.



Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)



Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1943160849>



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação ao art. 5º e ao § 3º do art. 6º, ambos da Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, na forma proposta pelo art. 15 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 5º**

§ 2º *No caso do primeiro e do segundo períodos de apuração, a adesão poderá ser feita até o último dia do período, e o termo de adesão produzirá efeitos a partir da data de publicação desta Medida Provisória, nos termos do disposto no art. 1º, § 3º” (NR)*

“**Art. 6º**

.....
§ 3º *O agente econômico habilitado deverá comercializar o óleo diesel de uso rodoviário pelo preço de referência subtraído do valor das subvenções econômicas previstas nesta Medida Provisória e no art. 10, inciso II da Medida Provisória nº 1.349 de 07 de abril de 2026, para cada período de apuração, na forma estabelecida em regulamento.” (NR)*

JUSTIFICAÇÃO

As alterações no art. 5º visam estender o período de adesão, tendo em vista que a MP 1340 estabeleceu o prazo até o quinto dia útil (08/04/2026) para o segundo período, e a MP 1349 foi publicada na véspera deste limite (07/04/2026), sendo necessário garantir aos agentes interessados tempo hábil para a devida avaliação.

A presente emenda tem por objetivo trazer a referência expressa ao art. 10, inciso II da própria Medida Provisória nº 1.349, a fim de conferir ao



dispositivo maior coesão normativa, garantindo, desta forma, mais clareza tanto para os agentes regulados quanto para a Administração Pública.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)



Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3994994190>



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação ao art. 10 da Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, na forma proposta pelo art. 15 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**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 restrita 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.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Na qualidade de membro da Bancada da Liberdade Econômica, apresento a seguinte emenda, que tem por objetivo estabelecer o limite de tempo da tributação prevista no artigo 10 da MP nº 1.340/2026, que estabeleceu um Imposto de Exportação (IE) de 12% sobre o petróleo bruto (NCM 2709).



A MP nº 1.340/2026 instituiu um IE de 12% sem qualquer prazo de encerramento, desvirtuando a natureza constitucional do instrumento. O IE, previsto no art. 153, inciso II da Constituição Federal, é mecanismo extrafiscal de regulação do comércio exterior. A exceção à anterioridade tributária do art. 150, § 1º, da Constituição pressupõe uso emergencial e proporcional do instrumento. Um IE permanente, sem prazo e sem critério objetivo de encerramento, não é extrafiscal: é arrecadatário. A MP nº 1.349/2026 não corrigiu esse vício ao deixar intactos os arts. 10 e 11 da MP nº 1.340/2026.

Esse diagnóstico foi ratificado pela Justiça Federal. Em decisão de 8 de abril de 2026, o Juízo Federal da Seção Judiciária do Rio de Janeiro deferiu liminar suspendendo os efeitos do IE para petroleiras estrangeiras desde a data de sua criação. Na fundamentação, o juiz federal Humberto de Vasconcelos Sampaio afirmou que a norma, ao prever expressamente que a receita do imposto será destinada ao atendimento das necessidades fiscais emergenciais da União, revela de maneira inequívoca a finalidade arrecadatória da medida, afastando qualquer pretensão de enquadramento como instrumento de política cambial ou de regulação do comércio exterior. Esse precedente fortalece as ADIs já ajuizadas no STF e sinaliza risco concreto de judicialização de larga escala, com potencial de tornar ilíquidas receitas já contabilizadas na programação fiscal.

A sobreposição tributária é documentada pela nota técnica divulgada em 8 de abril de 2026 pelo Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP), que demonstra que os mecanismos de arrecadação vigentes (Royalties, Participação Especial e Excedente em Óleo) já são suficientes para capturar eventuais ganhos extraordinários com a alta do barril. Com o Brent a US\$ 90, esses instrumentos geram





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 15-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 15-1.** A Medida Provisória nº 1.349, de 07 de abril de 2026, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 10.**

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

I - campo em produção localizado no pós-sal de bacias sedimentares classificadas como maduras pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP;

II - campo de produção cuja média diária de petróleo, apurada nos termos da regulamentação da ANP, seja igual ou inferior a 50.000 (cinquenta mil) barris por dia;

III - 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. (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

Na qualidade de membro da Bancada da Liberdade Econômica, apresento a seguinte emenda, com o objetivo de corrigir o artigo 10 da MP nº 1.340/2026, que fixou alíquota de 12% do imposto sobre a exportação de óleos brutos de petróleo (NCM 2709), incidente sobre o valor total das exportações, sem distinguir a origem ou as características dos campos produtores.

A fragilidade do modelo de tributação proposto pela MP nº 1.340/2026 ficou evidente com a decisão liminar proferida em 8 de abril de 2026 pela Justiça Federal no Rio de Janeiro, que suspendeu a cobrança do imposto para cinco grandes empresas desde a sua criação. Na decisão, o juiz destacou que o imposto foi utilizado com finalidade arrecadatória, afastando sua natureza regulatória e evidenciando o desvio de finalidade do instrumento. Diante disso, é concreto e imediato o risco de que a medida seja afastada para um número crescente de contribuintes, o que reforça a necessidade de correção legislativa.

Além do problema jurídico, a forma de incidência do imposto também gera distorções relevantes. Embora a alíquota uniforme pareça neutra, ela afeta de maneira desigual os diferentes segmentos do setor. A produção nacional não é homogênea: ao lado dos grandes campos do pré-sal, com alta escala e menor custo por barril, existem centenas de campos maduros e marginais, operados por empresas de menor porte e responsáveis por parcela relevante do emprego e da arrecadação local. Enquanto grandes projetos conseguem absorver o imposto sem comprometer sua viabilidade, campos em declínio, com custos crescentes, podem se tornar economicamente inviáveis, o que contraria a diretriz de maximização do aproveitamento das reservas.



Esse efeito é ainda mais sensível nas bacias maduras, onde os investimentos necessários para manter a produção são mais elevados. Nesses casos, a incidência do imposto tende a antecipar o abandono dos campos antes do esgotamento técnico das reservas, reduzindo de forma permanente a arrecadação de royalties e participações governamentais para estados e municípios.

Além disso, o critério de produção média diária igual ou inferior a 50 mil barris permite identificar, de forma objetiva, os campos de pequeno e médio porte, que não se beneficiam de economias de escala suficientes para absorver o impacto do imposto. Trata-se de um parâmetro já monitorado pela ANP, o que garante segurança e aplicabilidade à norma. Situação semelhante ocorre com campos em fase de desenvolvimento, que ainda não geram receita compatível com os investimentos realizados e que seriam penalizados pela incidência do imposto, criando desincentivos à entrada em operação.

Diante desse cenário, a exclusão desses segmentos da incidência do imposto é medida coerente com a política energética nacional, pois preserva a diversidade da base produtora, evita a perda de arrecadação futura e reduz distorções econômicas relevantes. Por essas razões, propõe-se a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, de de .





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 15-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 15-1. Ficam suprimidos os artigos 10 e 11 da Medida Provisória nº 1.340, de 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

Na qualidade de membro da Bancada da Liberdade Econômica, apresento a seguinte emenda, com o objetivo de corrigir distorções presentes na Medida Provisória nº 1.340/2026. A MP nº 1.349/2026, ao promover alterações na MP nº 1.340/2026, abre a oportunidade de, no mesmo instrumento, corrigir os art. 10 e 11, que instituem o imposto de exportação sobre óleos brutos de petróleo (NCM 2709), com alíquota de 12% e possibilidade de redução apenas pelo Camex.

No entanto, esse tipo de tributo é previsto na Constituição como instrumento de regulação do comércio exterior e da política energética, e não como fonte de arrecadação. Ao fixar uma alíquota



desta elevação, sem prazo de vigência e sem critérios objetivos para sua retirada, a medida se afasta dessa finalidade.

Além disso, nota técnica do Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP), divulgada em 8 de abril de 2026, demonstra que os mecanismos já existentes (como royalties, participação especial e excedente em óleo) são suficientes para capturar ganhos extraordinários decorrentes da alta do petróleo. Com o barril Brent a US\$ 90, esses instrumentos gerariam ao menos R\$ 50 bilhões adicionais, valor superior aos R\$ 40 bilhões estimados pelo governo para financiar toda a política de mitigação. Nesse contexto, o novo imposto se surpõe a mecanismos já eficazes, com caráter essencialmente arrecadatório.

Esse entendimento foi reforçado por decisão liminar proferida na mesma data pela Justiça Federal do Rio de Janeiro, que suspendeu a cobrança do imposto para algumas empresas estrangeiras desde sua criação. Na decisão, o juiz destacou que a própria medida provisória vincula o tributo ao financiamento de despesas públicas, evidenciando sua finalidade arrecadatória e não regulatória. Esse posicionamento aumenta o risco de judicialização em larga escala, como já ocorreu em casos semelhantes analisados pelo TRF-2.

Também há efeitos relevantes sobre investimentos e segurança energética. O setor de petróleo responde por 53% do saldo da balança comercial e por 17,2% do PIB industrial, com previsão de US \$ 183 bilhões em investimentos até 2031. Além disso, cerca de 70% da renda do setor já é destinada a tributos e participações governamentais, que somaram mais de R\$ 1 trilhão entre 2010 e 2025. A criação de um novo imposto, sem debate prévio e sem prazo definido, aumenta a percepção de instabilidade regulatória, podendo afastar investimentos, comprometer projetos de longo prazo e impactar os cerca de 445 mil



empregos gerados anualmente. No médio prazo, isso pode afetar até mesmo a autossuficiência energética do país.

Por fim, não há garantia de que o custo desse imposto será repassado ao longo da cadeia até o consumidor final. Na prática, o ônus recai diretamente sobre o setor produtivo, enquanto os benefícios esperados permanecem incertos e dependentes de decisões ao longo da cadeia de distribuição.

Diante desse cenário, com sobreposição de instrumentos arrecadatórios, aumento da insegurança jurídica e risco aos investimentos, propõe-se a supressão dos arts. 10 e 11 da MP nº 1.340/2026, de forma a preservar a coerência econômica e regulatória do regime.

Sala da comissão, de de .





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se ao § 5º do art. 3º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 3º**

.....

§ 5º Após homologado o requerimento de adesão, na hipótese de inviabilização da retenção integral do FPE a que se refere o § 3º ou de não pagamento integral do valor a que se refere o § 4º, pelo Estado ou pelo Distrito Federal, decorrerá, pelo prazo de até seis meses, a proibição para o respectivo ente federativo de celebrar operações de crédito com garantia da União e de receber transferências voluntárias da União, observada a proporcionalidade da restrição ao montante inadimplido, na forma do regulamento.”

JUSTIFICAÇÃO

A redação originalmente proposta pela Medida Provisória nº 1.349, de 2026, ao estabelecer uma sanção uniforme de doze meses de restrição ao acesso a operações de crédito com garantia da União e a transferências voluntárias, independentemente da magnitude do inadimplemento, suscita questionamentos sob a ótica dos princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e do equilíbrio federativo. Trata-se de mecanismo de elevada coercitividade, que, embora compreensível no contexto de assegurar a disciplina financeira dos entes subnacionais, pode produzir efeitos excessivamente gravosos em situações de descumprimento.

A presente emenda busca calibrar esse instrumento sancionatório, sem comprometer sua efetividade, ao propor, de um lado, a redução do prazo



máximo de restrição para até seis meses. De outro lado, introduz-se expressamente o critério de proporcionalidade, de modo que a extensão e a intensidade da restrição guardem correspondência com o montante efetivamente inadimplido, permitindo uma resposta mais aderente às circunstâncias concretas de cada ente federativo.

Essa adequação busca evitar a produção de efeitos fiscais adversos, que poderiam comprometer a execução de políticas públicas essenciais nos Estados e no Distrito Federal, em contexto já marcado por elevada pressão sobre as finanças subnacionais.

Assim, a emenda aprimora o desenho institucional do mecanismo, tornando-o mais equilibrado, juridicamente robusto e compatível com os princípios estruturantes do federalismo cooperativo brasileiro.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senadora Damares Alves





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se ao § 3º do art. 21 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 21.**

.....

§ 3º Fica autorizada a exigência de garantia dos prestadores de serviço aéreo regular em valor proporcional ao faturamento médio habitual, sendo esta proporção de, no máximo, 10% (dez por cento) a depender do volume do financiamento, nos termos do regulamento.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda tem o propósito de proteger as finanças da União, tendo em vista que o texto original não previa a obrigação de exigência de garantia para os empréstimos de socorro ao setor aéreo. Portanto, caso a companhia aérea não honrasse o compromisso financeiro assumido, o prejuízo seria pago por toda a sociedade.

Embora se reconheça a grande importância dos serviços de transporte aéreo para a economia do país, é preciso também lembrar que as contas públicas federais precisam passar por um forte ajuste devido aos déficits recorrentes desde o fim da pandemia e ao elevado patamar da dívida pública. Além disso, não é justo que este normativo estabeleça duras sanções aos estados e Distrito Federal em caso de inadimplência da subvenção ao óleo diesel, enquanto o risco de não pagamento por parte das companhias do setor aéreo fica todo com o Tesouro Nacional.



Por isso, solicita-se o apoio dos nobres pares para aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senadora Damares Alves



Assinado eletronicamente, por Sen. Damares Alves

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7589182412>



CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)**

Acrescente-se § 10 ao art. 19 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 19.**

.....

§ 10. Compete à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP fiscalizar e verificar o efetivo repasse da subvenção econômica de que trata este artigo aos preços finais praticados ao consumidor, podendo, para tanto, requisitar informações e adotar as medidas necessárias à garantia da efetividade da política pública, na forma estabelecida em regulamento.”

JUSTIFICAÇÃO

A subvenção econômica à importação de Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) instituída pela Medida Provisória nº 1.349, de 2026, possui relevância social, tendo em vista o caráter essencial desse insumo para o consumo residencial, especialmente entre as camadas mais vulneráveis da população. O desenho da política condiciona o acesso ao benefício à comercialização a preços limitados pela paridade de importação, descontado o valor da subvenção, o que evidencia a intenção de assegurar o repasse do subsídio ao consumidor final.

Não obstante, a redação vigente não explicita, de forma suficientemente robusta, os mecanismos institucionais de verificação e fiscalização desse repasse, o que pode comprometer a efetividade da política pública. Em mercados com múltiplos elos na cadeia de comercialização, há



risco de apropriação parcial ou total do subsídio por agentes intermediários, gerando ineficiências alocativas e frustrando o objetivo de moderação de preços ao consumidor.

A presente emenda busca suprir essa lacuna ao atribuir de forma expressa à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) a competência para fiscalizar e verificar o efetivo repasse da subvenção aos preços finais. Ao prever a possibilidade de requisição de informações e adoção de medidas necessárias à garantia da efetividade da política, reforçase a capacidade institucional de monitoramento e controle, em linha com as atribuições regulatórias já exercidas pela Agência.

Além disso, a medida contribui para aumentar a transparência, reduzir assimetrias de informação e fortalecer a credibilidade da intervenção estatal, elementos essenciais para o bom funcionamento do mercado e para a legitimidade da política pública. Em síntese, trata-se de aperfeiçoamento que eleva a probabilidade de que o benefício alcance, de fato, o consumidor final.

Por isso, solicita-se apoio aos nobres pares.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senadora Damares Alves



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação aos incisos XXI e XXII do *caput* do art. 3º; suprimam-se dispositivo genérico dg do inciso XXI do *caput* do art. 3º e dispositivo genérico dg do inciso XXII do *caput* do art. 3º; e acrescentem-se alínea “a” ao inciso XXI do *caput* do art. 3º, alínea “a” ao inciso XXII do *caput* do art. 3º e §§ 2º a 4º ao art. 3º, todos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, na forma proposta pelo art. 18 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 3º**

.....

XXI – elevar, sem justa causa econômica, regulatória, logística, tributária ou concorrencialmente verificável, os preços de combustíveis, biocombustíveis e derivados de petróleo, em desacordo com metodologia objetiva estabelecida pela ANP:

Multa – (Suprimir)

a) multa de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) a R\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de reais), graduada de forma proporcional ao ganho econômico auferido e às circunstâncias do caso concreto;

XXII – recusar o fornecimento de combustíveis, biocombustíveis e derivados de petróleo sem motivo técnico, operacional, contratual, regulatório, logístico, tributário ou de adimplência devidamente comprovado:

Multa – (Suprimir)

a) multa de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) a R\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de reais), graduada de forma proporcional ao ganho econômico auferido e às circunstâncias do caso concreto.

.....

§ 2º Para a caracterização das infrações previstas nos incisos XXI e XXII do *caput*, a autoridade administrativa considerará, entre outros elementos:

I – a variação do custo de aquisição, importação, refino, mistura obrigatória, frete, armazenagem, seguro e tributos;



II – as condições regionais de oferta, demanda, logística e disponibilidade do produto;

III – a capacidade operacional do agente econômico e o histórico de fornecimento;

IV – a existência de inadimplemento relevante, insuficiência de garantias contratualmente exigíveis ou descumprimento contratual pelo adquirente; e

V – eventos de força maior, caso fortuito, calamidade pública ou conflito geopolítico com impacto comprovado sobre a cadeia de abastecimento.

§ 3º A mera elevação nominal de preços ou a mera negativa de venda, isoladamente consideradas, não caracterizam, por si sós, as infrações previstas nos incisos XXI e XXII do caput, devendo a ANP demonstrar, de forma motivada, a ausência de justa causa e a inadequação da conduta à luz da metodologia regulatória aplicável.

§ 4º A ANP editará, em até trinta dias contados da publicação desta Lei, metodologia objetiva para apuração das infrações previstas nos incisos XXI e XXII do caput, observado o devido processo legal, a ampla defesa, o contraditório, a proporcionalidade e a preservação do abastecimento nacional.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A MP nº 1.349, de 2026, incluiu, na Lei nº 9.847, de 1999, novas infrações administrativas por elevação abusiva de preços e recusa injustificada de fornecimento, com multas entre R\$ 50 mil e R\$ 500 milhões, além da possibilidade de interdição de instalações e equipamentos. Embora o objetivo de coibir condutas oportunistas em cenário de conflito geopolítico e risco de desabastecimento seja legítimo, a redação aberta dos tipos infracionais pode gerar insegurança jurídica e aumentar a judicialização no setor.

A presente emenda não elimina o poder sancionador da ANP, mas o torna mais objetivo, verificável e compatível com o devido processo legal. Para tanto, estabelece que a caracterização das infrações deve considerar custos de aquisição, importação, refino, frete, armazenagem, tributos, condições



logísticas, situação contratual e eventos extraordinários que afetem a cadeia de abastecimento.

A proposta também determina que a ANP edite metodologia objetiva para apuração das condutas, evitando que a simples elevação nominal de preços ou a negativa isolada de venda sejam tratadas automaticamente como infração. Com isso, preserva-se a finalidade repressiva da norma sem comprometer a previsibilidade regulatória, a proporcionalidade sancionatória e a continuidade do abastecimento nacional.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 18-1 ao Capítulo IV da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 18-1.** 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, 13 de abril de 2026.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 10 e aos incisos II e III do *caput* do art. 10; e acrescentem-se incisos IV e V ao *caput* do art. 10 e §§ 5º e 6º ao art. 10 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 10.** A habilitação de que trata o art. 9º e a manutenção do direito à subvenção econômica de que trata esta Medida Provisória ficarão condicionadas à assunção, pelos agentes econômicos a que se refere o art. 4º, dos seguintes compromissos, entre outras condicionantes previstas em regulamento:

.....

II – comprovação de que o preço de comercialização dos volumes importados, no âmbito do Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis, comercializados pelos importadores habilitados com os distribuidores, será limitado ao preço de paridade de importação, subtraído do somatório dos valores das subvenções econômicas por litro de óleo *diesel* de uso rodoviário concedidas pela União, pelos Estados e pelo Distrito Federal, na forma estabelecida nesta Medida Provisória, na Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, e em regulamento;

III – concordância e autorização dos agentes econômicos quanto ao compartilhamento pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda com a ANP de informações e documentação fiscal e aduaneira relacionadas às operações com os combustíveis abrangidos pela subvenção econômica necessárias ao seu acompanhamento e à sua fiscalização, à qual será repassado integralmente o dever de sigilo;

IV – adimplência 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; e

V – cumprimento, de forma regular, das obrigações de adição compulsória de biocombustíveis aos combustíveis fósseis, conforme parâmetros estabelecidos pela ANP.

.....



§ 5º O descumprimento das condições previstas nos incisos IV e V 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.

§ 6º 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, 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, 13 de abril 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/3694846412>

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação aos incisos XXI e XXII do *caput* do art. 3º; suprimam-se dispositivo genérico dg do inciso XXI do *caput* do art. 3º e dispositivo genérico dg do inciso XXII do *caput* do art. 3º; e acrescentem-se alínea “a” ao inciso XXI do *caput* do art. 3º, alínea “a” ao inciso XXII do *caput* do art. 3º e §§ 2º a 4º ao art. 3º, todos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, na forma proposta pelo art. 18 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 3º**

.....

XXI – elevar, sem justa causa econômica, regulatória, logística, tributária ou concorrencialmente verificável, os preços de combustíveis, biocombustíveis e derivados de petróleo, em desacordo com metodologia objetiva estabelecida pela ANP:

Multa – (Suprimir)

a) multa de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) a R\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de reais), graduada de forma proporcional ao ganho econômico auferido e às circunstâncias do caso concreto;

XXII – recusar o fornecimento de combustíveis, biocombustíveis e derivados de petróleo sem motivo técnico, operacional, contratual, regulatório, logístico, tributário ou de adimplência devidamente comprovado:

Multa – (Suprimir)

a) multa de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) a R\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de reais), graduada de forma proporcional ao ganho econômico auferido e às circunstâncias do caso concreto.

.....

§ 2º Para a caracterização das infrações previstas nos incisos XXI e XXII do *caput*, a autoridade administrativa considerará, entre outros elementos:

I – a variação do custo de aquisição, importação, refino, mistura obrigatória, frete, armazenagem, seguro e tributos;



II – as condições regionais de oferta, demanda, logística e disponibilidade do produto;

III – a capacidade operacional do agente econômico e o histórico de fornecimento;

IV – a existência de inadimplemento relevante, insuficiência de garantias contratualmente exigíveis ou descumprimento contratual pelo adquirente; e

V – eventos de força maior, caso fortuito, calamidade pública ou conflito geopolítico com impacto comprovado sobre a cadeia de abastecimento.

§ 3º A mera elevação nominal de preços ou a mera negativa de venda, isoladamente consideradas, não caracterizam, por si sós, as infrações previstas nos incisos XXI e XXII do caput, devendo a ANP demonstrar, de forma motivada, a ausência de justa causa e a inadequação da conduta à luz da metodologia regulatória aplicável.

§ 4º A ANP editará, em até trinta dias contados da publicação desta Lei, metodologia objetiva para apuração das infrações previstas nos incisos XXI e XXII do caput, observado o devido processo legal, a ampla defesa, o contraditório, a proporcionalidade e a preservação do abastecimento nacional.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A MP nº 1.349, de 2026, incluiu, na Lei nº 9.847, de 1999, novas infrações administrativas por elevação abusiva de preços e recusa injustificada de fornecimento, com multas entre R\$ 50 mil e R\$ 500 milhões, além da possibilidade de interdição de instalações e equipamentos. Embora o objetivo de coibir condutas oportunistas em cenário de conflito geopolítico e risco de desabastecimento seja legítimo, a redação aberta dos tipos infracionais pode gerar insegurança jurídica e aumentar a judicialização no setor.

A presente emenda não elimina o poder sancionador da ANP, mas o torna mais objetivo, verificável e compatível com o devido processo legal. Para tanto, estabelece que a caracterização das infrações deve considerar custos de aquisição, importação, refino, frete, armazenagem, tributos, condições



logísticas, situação contratual e eventos extraordinários que afetem a cadeia de abastecimento.

A proposta também determina que a ANP edite metodologia objetiva para apuração das condutas, evitando que a simples elevação nominal de preços ou a negativa isolada de venda sejam tratadas automaticamente como infração. Com isso, preserva-se a finalidade repressiva da norma sem comprometer a previsibilidade regulatória, a proporcionalidade sancionatória e a continuidade do abastecimento nacional.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 18-1 ao Capítulo IV da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 18-1.** 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, 13 de abril de 2026.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Suprimam-se os §§ 3º e 4º do art. 10 da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.349, de 2026, ao estabelecer que o importador que aderir ao Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis deverá “exigir do distribuidor a comprovação de repasse do desconto da subvenção (...) à revenda”, atribui papel fiscalizatório ao próprio agente importador, o qual não possui atribuições fiscalizatórias e de aplicação de penas ao resto da cadeia, e portanto, não possui capacidade de constranger ou garantir a aplicação do disposto.

Além disso, o §4º atribui penalidade desproporcional aos agentes que decidirem não participar da política pública, ao atribuir “cobrança de preço abusivo” ao não repasse do desconto da subvenção à revenda, o que pode ocorrer por diversos fatores, inclusive devidos aos conflitos geopolíticos atuais. A própria elevação dos preços de importação de combustíveis pode fazer com que a revenda eleve preços para obter caixa suficiente para importações futuras.

Dessa forma, os dispositivos em questão, além confundirem atribuições próprias da fiscalização realizada pela agência reguladora, não respeitam princípios básicos dos Direitos de Liberdade Econômica, quais sejam: a liberdade como uma garantia no exercício de atividades econômicas, o reconhecimento da vulnerabilidade do particular perante o Estado e a intervenção



do Estado apenas como subsidiária e excepcional, de forma que não estrangule a viabilidade econômica dos setores econômicos.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Deputado Marcel van Hattem
(NOVO - RS)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescentem-se §§ 1º a 3º ao art. 14 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 14.**

§ 1º Os mecanismos intertemporais de que trata o caput deverão:

I - observar parâmetros e prazos objetivos, transparentes e previamente definidos, com divulgação pública dos critérios utilizados;

II - aprovados pelos respectivos órgãos de governança das empresas, nos termos da legislação societária.

§ 2º Caso os mecanismos impliquem perdas econômicas para os produtores de combustíveis de que tratam o caput, deverá ser assegurada a integral compensação financeira, adequada e em prazo razoável, de forma a preservar os direitos dos acionistas minoritários.

§ 3º A compensação financeira de que trata o § 2º será de responsabilidade do acionista controlador e solidariamente dos administradores ou diretores que tiverem concorrido dolosa ou culposamente para as perdas econômicas.”

JUSTIFICAÇÃO

O art. 14 da Medida Provisória, tal como redigido, abre espaço para a utilização de mecanismos de suavização de preços que, na prática, podem se traduzir em instrumento indireto de intervenção estatal na formação de preços de combustíveis, especialmente em relação à Petrobras. A amplitude e a vagueza do dispositivo permitem que, sob o pretexto de mitigação de choques conjunturais, sejam adotadas medidas que afastem os preços das condições de



mercado, com potencial transferência de custos para a empresa e seus acionistas, além de gerar insegurança jurídica e distorções concorrenciais.

Diante desse cenário, a presente emenda tem por objetivo conferir maior segurança jurídica, transparência e respeito à governança corporativa na aplicação do art. 14 da Medida Provisória. Nesse contexto, estabelece-se a necessidade de parâmetros e prazos objetivos, transparentes e previamente definidos, bem como a aprovação pelos órgãos de governança das empresas envolvidas, em consonância com a legislação societária vigente.

Adicionalmente, busca-se assegurar a proteção dos acionistas minoritários, ao prever compensação financeira adequada em caso de eventuais perdas econômicas decorrentes da implementação desses mecanismos, evitando que políticas públicas de intervenção em preços sejam custeadas de forma indireta por empresas e seus investidores.

Dessa forma, a proposta contribui para o equilíbrio entre a mitigação de choques conjunturais no setor de combustíveis e a preservação dos princípios de mercado, da segurança jurídica e da boa governança.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Deputado Marcel van Hattem
(NOVO - RS)





CONGRESSO NACIONAL
GABINETE DO DEPUTADO FEDERAL GENERAL GIRÃO

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Suprimam-se os §§ 3º e 4º do art. 10 da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

Na qualidade de membro da Bancada pela Liberdade Econômica, apresento a presente emenda tendo em vista que a Medida Provisória nº 1.349, de 2026, ao estabelecer que o importador que aderir ao Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis deverá “exigir do distribuidor a comprovação de repasse do desconto da subvenção (...) à revenda”, atribui papel fiscalizatório ao próprio agente importador, o qual não possui atribuições fiscalizatórias e de aplicação de penas ao restante da cadeia e, portanto, não dispõe de capacidade institucional para constranger ou garantir o cumprimento do disposto.

Além disso, o §4º atribui penalidade desproporcional aos agentes que decidirem não participar da política pública, ao atribuir “cobrança de preço abusivo” ao não repasse do desconto da subvenção à revenda, o que pode ocorrer por diversos fatores, inclusive devidos aos conflitos geopolíticos atuais. A própria elevação dos preços de importação de combustíveis pode fazer com que a revenda eleve preços para obter caixa suficiente para importações futuras.

Dessa forma, os dispositivos em questão, além de confundirem atribuições próprias da fiscalização realizada pela agência reguladora, conflitam com princípios básicos dos Direitos de Liberdade Econômica, quais sejam: a liberdade como uma garantia no exercício de atividades econômicas, o reconhecimento da vulnerabilidade do particular perante o Estado e a intervenção



do Estado apenas como subsidiária e excepcional, de forma que não estrangule a viabilidade econômica dos setores econômicos

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Deputado General Girão
(PL - RN)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265454174000>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. General Girão





CONGRESSO NACIONAL
GABINETE DO DEPUTADO FEDERAL GENERAL GIRÃO

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Suprima-se o art. 18 da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

Na qualidade de membro da Bancada da Liberdade Econômica, apresento a presente emenda com o objetivo de preservar a proporcionalidade das sanções administrativas, a segurança jurídica e o adequado funcionamento do mercado de combustíveis no Brasil. O art. 18 da Medida Provisória eleva o teto máximo de multa na Lei nº 9.847, de 1999, de R\$ 5.000.000,00 para R\$ 500.000.000,00 — incremento de 100 vezes sobre o teto anterior. Para comparação: a multa máxima pelo inciso VII (falsificação de documentos para receber subsídio fiscal indevidamente, conduta essencialmente dolosa) é de R \$ 5.000.000,00; a multa máxima pelo inciso VIII (descumprir normas de segurança com risco direto à vida e saúde) é de R\$ 1.000.000,00.

O inciso XXI — cujo tipo objetivo "elevar de forma abusiva" não possui definição legal — pode atingir cinquenta vezes a multa por falsificação com dolo. A combinação de penalidade máxima de R\$ 500 milhões com ausência de critérios objetivos de dosimetria e com conceito jurídico indeterminado ("abusivo") gera risco sistêmico. Agentes com estrutura de custo legítima acima da paridade de importação serão compelidos a praticar prejuízo para evitar autuação; o risco de multa bilionária sem previsibilidade de critério configura risco patrimonial de magnitude suficiente para alterar decisões de investimento no setor; a extensão de responsabilidade a sócios e administradores amplifica o efeito dissuasório de forma desproporcional.



O princípio da proporcionalidade, de aplicação consagrada no direito administrativo sancionador brasileiro (art. 2º da Lei nº 9.784, de 1999; Tema 1.004 do Superior Tribunal de Justiça), exige que a sanção guarde relação de equivalência com a gravidade da infração e o benefício auferido. A multa máxima de R\$ 500 milhões para elevação de preço de combustível — conduta que pode resultar de erro de cálculo, custo logístico não previsto ou demora na atualização da metodologia regulatória — é manifestamente desproporcional. A Lei nº 12.529, de 2011, atribui ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica competência para sancionar elevação abusiva de preços como infração da ordem econômica, com multas de 0,1% a 20% do faturamento bruto da empresa, incluindo garantias de due process mais robustas. A Agência Nacional do Petróleo recebe pela Medida Provisória poder sancionatório equivalente ou superior, sem as correspondentes salvaguardas procedimentais. A supressão do art. 18 representa equilíbrio necessário entre o objetivo legítimo do legislador de coibir condutas abusivas em período emergencial e o dever constitucional de observância da proporcionalidade nas sanções administrativas.

O ordenamento jurídico já conta com o arcabouço do Conselho Administrativo de Defesa Econômica para reprimir comportamentos anticoncorrenciais, com garantias procedimentais e critérios objetivos de dosimetria adequados à magnitude da sanção e à gravidade da conduta.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Deputado General Girão
(PL - RN)





CONGRESSO NACIONAL
GABINETE DO DEPUTADO FEDERAL GENERAL GIRÃO

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 3º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 3º-1.** Para as infrações previstas nos incisos XXI e XXII do caput do art. 3º desta Lei, a aplicação da pena de multa ficará condicionada à prévia notificação do agente econômico pela ANP e à sua não regularização no prazo estabelecido.

§ 1º A notificação a que se refere o caput será expedida pela ANP, indicará de forma clara a irregularidade constatada, o dispositivo legal ou regulatório violado e fixará prazo de até 30 (trinta) dias para o saneamento.

§ 2º O prazo de que trata o § 1º poderá ser prorrogado por igual período, uma única vez, mediante solicitação fundamentada do agente econômico, a critério da ANP.

§ 3º O saneamento tempestivo e integral da irregularidade apontada na notificação implicará o arquivamento do procedimento administrativo, sem aplicação de penalidade.

§ 4º O transcurso do prazo estabelecido nos termos do § 1º suspende o prazo prescricional para lavratura do auto de infração.

§ 5º A dosimetria das penas de multa deverão ser pesadas e justificadas nos autos do processo administrativo considerando, cumulativamente:

- I – gravidade e extensão do dano;
- II – vantagem auferida;
- III – porte e capacidade econômica do infrator;
- IV – reincidência específica;
- V – cooperação e prontidão na correção da irregularidade.’ (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

Na qualidade de membro da *Bancada da Liberdade* venho propor a presente emenda a qual fundamenta-se no princípio constitucional da proporcionalidade e no dever de razoabilidade na atuação administrativa, consagrados no art. 2º da Lei nº 9.784, de 1999, e reconhecidos pela jurisprudência consolidada do Superior Tribunal de Justiça. A Medida Provisória nº 1.349, de 2026, institui regime emergencial de regulação do mercado de combustíveis com ampliação significativa das hipóteses de infração e sanção administrativa.

O regime emergencial impõe aos agentes econômicos obrigações de elevada complexidade operacional: declarações de responsabilidade sobre exatidão de informações para percepção de benefício fiscal (art. 8º); comprovação de repasse de desconto ao longo da cadeia de distribuição (art. 10, § 3º); controle de volumes por períodos de apuração (art. 6º); e adequação a normas regulamentares ainda a serem editadas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. Trata-se de regime jurídico inovador, de aplicação imediata, sobre agentes que não dispuseram de tempo hábil para adequação de sistemas e processos internos. Nesse contexto, a aplicação imediata de penalidades prevista na Lei nº 9.847 revela-se desproporcional ao grau de complexidade regulatória exigido dos agentes.

O descumprimento formal de obrigação documental ou cadastral, frequente em contextos de transição regulatória, não deve receber o mesmo tratamento sancionatório dispensado a condutas dolosas ou que gerem vantagem patrimonial indevida. A jurisprudência administrativa é convergente no sentido de que o agente que incorre em omissão ou inconsistência de boa-fé deve ter a oportunidade de sanar o erro antes da imposição de penalidade pecuniária.

Ao estabelecer a correção como prioridade em relação à punição para erros operacionais não dolosos, a emenda favorece a conformidade voluntária, reduz o contencioso administrativo e reforça a efetividade do Regime Emergencial



— objetivo central da Medida Provisória. A prática regulatória da ANP, em diversas normas infralegais, já reconhece a notificação para regularização como etapa anterior à lavratura de auto de infração, configurando precedente administrativo relevante. Por todas essas razões, a emenda justifica-se como medida necessária ao equilíbrio entre efetividade regulatória e segurança jurídica dos agentes econômicos.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Deputado General Girão
(PL - RN)



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 18-1 ao Capítulo IV da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 18-1.** A Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 5º**
.....

V - crédito de descarbonização (C BIO): 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 C BIOs 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 renumerados 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, 13 de abril 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/6166947145>

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 13-1 ao Capítulo III da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13-1.** 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 de marca, identificação visual ou comunicação comercial apta a induzir o consumidor a erro quanto ao efetivo fornecedor ou distribuidor do produto.

§ 1º Na hipótese de comercialização de combustível beneficiado por subvenção econômica federal, estadual ou distrital, o revendedor varejista deverá informar, de forma ostensiva, no ponto de venda:

- I – que o produto integra programa de subvenção econômica;
- II – a identificação do fornecedor ou distribuidor do combustível comercializado;
- III – o período de vigência da subvenção aplicável; e
- IV – canal eletrônico oficial para consulta pública das informações agregadas do programa.

§ 2º A ANP deverá disponibilizar, em sítio eletrônico de acesso público, painel informativo com dados agregados sobre os combustíveis subvencionados, contendo, no mínimo:

- I – a relação dos agentes habilitados;
- II – os volumes subvencionados por unidade da Federação de destino e por período de apuração;
- III – os valores agregados pagos a título de subvenção econômica;
- IV – a vigência dos programas de subvenção; e
- V – os canais oficiais de denúncia e fiscalização.

§ 3º As informações divulgadas na forma do § 2º observarão o sigilo comercial, fiscal e empresarial, vedada a publicação de dados individualizados aptos a revelar estratégia concorrencial, estrutura de custos ou contratos específicos.



§ 4º O descumprimento do disposto neste artigo sujeita o infrator às penalidades previstas na legislação aplicável, sem prejuízo da incidência das normas de proteção e defesa do 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 MP nº 1.349, de 2026, estruturou um regime emergencial de abastecimento com subvenção ao diesel e ao GLP importados, condicionando a habilitação dos agentes ao repasse do benefício econômico para a cadeia produtiva e à comprovação de conformidade regulatória. O texto prevê, ainda, que o importador exija do distribuidor a comprovação de repasse do desconto da subvenção à revenda, o que revela preocupação legislativa direta com a chegada do benefício ao mercado consumidor.

A emenda proposta amplia o direito do consumidor à informação sobre a origem do combustível adquirido, no cenário da MP nº 1.349, de 2026, criando um braço de transparência próprio para produtos subvencionados, tanto no ponto de venda quanto em painel público agregado da ANP.

A medida aumenta a rastreabilidade social da política pública, facilita o controle por consumidores, revendedores, entidades setoriais e órgãos de fiscalização e reforça a legitimidade do programa de subvenção. Ao mesmo tempo, preserva-se o sigilo comercial e fiscal, com divulgação apenas agregada, compatibilizando transparência pública e proteção concorrencial.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)



**EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)**

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. 18 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 presente proposta tem por objetivo aprimorar a segurança jurídica e a previsibilidade na aplicação de medidas sancionatórias no âmbito da regulação exercida pela ANP, especialmente no que se refere à adoção de medidas cautelares de suspensão de autorização para o exercício de atividades no setor de combustíveis. Ao prever que tais medidas observarão regulamentação específica, com definição de critérios técnicos e objetivos, busca-se conferir maior transparência, proporcionalidade e coerência à atuação regulatória, reduzindo margens de discricionariedade e fortalecendo a confiança dos agentes econômicos.

Adicionalmente, a explicitação da necessidade de motivação adequada, bem como a garantia do contraditório e da ampla defesa, reforça a



aderência do processo administrativo sancionador aos princípios constitucionais do devido processo legal, evitando decisões precipitadas ou desproporcionais que possam comprometer a continuidade das atividades e gerar impactos indesejados sobre o abastecimento nacional.

No que se refere à alteração do inciso IV do art. 10, a proposta visa esclarecer que a caracterização de infração relacionada ao descumprimento de penalidade de suspensão ou cancelamento depende de decisão administrativa definitiva, já estabilizada na esfera administrativa. Tal ajuste contribui para afastar ambiguidades interpretativas e assegurar que a imposição de sanções mais gravosas observe a consolidação do devido processo administrativo, reforçando a segurança jurídica e a coerência na aplicação das penalidades.

Dessa forma, a iniciativa promove o aperfeiçoamento do arcabouço regulatório, alinhando-o a boas práticas de governança regulatória, com equilíbrio entre rigor na fiscalização e respeito às garantias processuais dos agentes regulados.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 18-1 ao Capítulo IV da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 18-1.** 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 renumerados 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, 13 de abril 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/2051091610>

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 18-1 ao Capítulo IV da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 18-1.** 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 renumerados 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, 13 de abril 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/7280720983>



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescentem-se §§ 1º a 3º ao art. 6º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 6º

§ 1º O preço de referência e o preço de comercialização de que trata o *caput* serão regionalizados e os seus valores definidos de acordo com metodologia da ANP:

I – a metodologia de definição do preço de referência considerará os parâmetros de mercado que compõem o preço do óleo diesel de uso rodoviário, considerado por local de origem do produto importado, corrigido diariamente, com valores regionalizados distintos;

II – o preço de comercialização será regionalizado e atualizado a cada sete dias para cada uma das bases regionalizadas para as quais forem estabelecidos o preço de referência, considerado o valor do primeiro dia do período de sete dias.

§ 2º A ANP estabelecerá a metodologia para a atualização diária do preço de referência fixado nos termos deste artigo, devendo corrigir retroativamente o preço de comercialização, sempre que, no decorrer do período de sete dias estabelecido no inciso II do §1º, sua variação percentual ultrapassar 5%.

§ 3º O agente econômico habilitado deverá comercializar o óleo diesel de uso rodoviário pelo preço de referência subtraído do valor das subvenções econômicas previstas nesta Medida Provisória, para cada período, considerado para o cálculo o valor do preço de referência do primeiro dia do período de sete dias estabelecido no inciso II do §1º, na forma estabelecida em regulamento.”



JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda promove ajustes pontuais no art. 6º da Medida Provisória nº 1.349, de 2026, com o objetivo de aperfeiçoar a operacionalização da política de subvenção econômica ao óleo diesel, reforçando a efetividade da medida como instrumento de estabilidade e ampliação da oferta do produto no País.

No tocante ao Preço de Referência, a proposta explicita a necessidade de que a metodologia a ser estabelecida pela ANP observe as peculiaridades de cada região e seja definida com base em parâmetros que reflitam o custo efetivo de aquisição do óleo diesel, ao invés de uma média composta por diesel de origens diversas o que acaba deixando de fora o produto originado em regiões de preço mais elevado, porém com disponibilidade de oferta. Tal aprimoramento evita distorções decorrentes de referências excessivamente restritas, amplia o alcance do programa e contribui para que a subvenção cumpra sua finalidade de estimular a participação de um maior número de agentes em benefício do abastecimento nacional.

A emenda também ajusta o tratamento do Preço de Comercialização, alinhando-o à lógica econômica do mercado internacional de combustíveis com variações diárias. O contexto atual do mercado, pelo conflito no Irã, é de elevada volatilidade e a efetividade do programa está diretamente relacionada a sua capacidade de refletir minimamente essa volatilidade, entregando mecanismos de atualização coerentes com as contingências do mercado que chegou a experimentar variação de mais de 10% em um único dia.

Dessa maneira, os ajustes propostos contribuem para fortalecer a previsibilidade, a segurança regulatória e a efetividade da política pública, estimulando a oferta do produto e garantindo que a subvenção cumpra seu papel de apoio ao abastecimento e à moderação de preços, em consonância com o interesse público.



Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Deputada Fernanda Pessoa
(PSD - CE)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260502705300>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fernanda Pessoa





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Jayme Campos

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Suprima-se integralmente o art. 18.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe a supressão do art. 18 da Medida Provisória, com o objetivo de preservar a coerência do regime sancionador aplicável ao setor de combustíveis e evitar a introdução de dispositivos que possam gerar insegurança jurídica, distorções regulatórias e efeitos adversos sobre o funcionamento do mercado.

O dispositivo proposto promove alterações na Lei nº 9.847, de 1999, ao introduzir novos tipos infracionais relacionados à caracterização de “preço abusivo” e à recusa de fornecimento, sem a devida delimitação de critérios técnicos e econômicos. Tais conceitos, por sua natureza, demandam análise contextualizada e avaliação das condições concretas de mercado, não sendo compatíveis com tipificações abertas ou baseadas em parâmetros indeterminados, sob pena de ensejar interpretações ampliativas e aplicação discricionária de penalidades.

Adicionalmente, a proposta amplia de forma significativa o regime sancionador ao prever hipóteses de responsabilização pessoal de sócios e administradores, sem a adequada vinculação à comprovação de conduta dolosa ou participação direta na infração. Tal desenho pode comprometer princípios fundamentais do direito sancionador, como a pessoalidade da pena e a autonomia patrimonial das pessoas jurídicas, gerando insegurança para a atuação empresarial.



Outro ponto de atenção refere-se ao risco de utilização dos dispositivos propostos como mecanismo indireto de intervenção na formação de preços, especialmente diante da ausência de critérios objetivos e da elevada sensibilidade do setor a fatores externos, como variações de custo, logística e dinâmica concorrencial. A introdução de tais instrumentos pode resultar em distorções econômicas, desincentivos à oferta e impactos negativos sobre a segurança do abastecimento.

Ressalte-se que a supressão do art. 18 não implica a redução da capacidade de fiscalização ou de aplicação de sanções pelos órgãos competentes. O ordenamento jurídico já dispõe de instrumentos adequados e consolidados para coibir práticas abusivas, inclusive no âmbito da defesa da concorrência e da proteção do consumidor, permitindo atuação coordenada e tecnicamente fundamentada do Estado.

Dessa forma, a medida proposta contribui para o aperfeiçoamento da Medida Provisória, ao evitar sobreposição normativa, reduzir riscos de judicialização e assegurar maior previsibilidade e estabilidade ao ambiente regulatório, sem prejuízo da efetividade das políticas públicas voltadas ao setor.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Jayme Campos
(UNIÃO - MT)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Jayme Campos

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação ao art. 18.

Art. 18. A [Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º.....

XXI - elevar, de forma abusiva, os preços de combustíveis, biocombustíveis e derivados de petróleo, caracterizando-se como tal a conduta que, de forma injustificada, resulte em vantagem manifestamente excessiva, não justificada por condições de mercado ou custos, em situações de calamidade pública formalmente reconhecida pelo poder público competente ou de eventos de natureza geopolítica que impliquem impacto comprovado e relevante nas condições de oferta, demanda ou custo dos combustíveis, devendo ser considerada a análise conjunta dos seguintes elementos:

a) condições concorrenciais do mercado relevante, inclusive grau de concentração e possibilidade de substituição entre agentes e produtos;

b) estrutura de custos do agente econômico, incluindo custos de aquisição, logística, armazenamento, distribuição e demais custos operacionais efetivamente incorridos;

c) variações de oferta e demanda, inclusive em situações excepcionais, como crises de abastecimento, conflitos geopolíticos ou calamidade pública;



d) práticas usuais de mercado e margens praticadas em condições concorrenciais comparáveis;

e) localização geográfica da operação e suas especificidades logísticas;

f) existência de justificativa econômica idônea para a variação de preços;

Multa - de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) a R\$ 10.000,00 (dez mil reais);

.....

Parágrafo único. Na infração prevista no inciso XXI do *caput*:

I - responderão subsidiariamente pelo pagamento da multa os sócios e administradores, desde que comprovada sua participação, dolo ou fraude, ou na hipótese de impossibilidade de satisfação da obrigação pela pessoa jurídica;

II - a lavratura do auto de infração deverá ser precedida de notificação prévia para fins de autorregularização, na forma e nos prazos estabelecidos em regulamento, a qual não constituirá início de processo administrativo sancionador; e,

III - é vedada a adoção de critérios fixos, percentuais ou fórmulas que impliquem controle direto ou indireto de preços ou margens.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aprimorar o regime sancionador aplicável ao setor de combustíveis, nos termos da Lei nº 9.847, de 1999, de modo a assegurar maior coerência regulatória, precisão na tipificação das infrações, proporcionalidade na aplicação das penalidades e segurança jurídica aos agentes econômicos, em consonância com os objetivos da Medida Provisória.

Inicialmente, a proposta promove o adequado enquadramento jurídico das condutas relacionadas ao descumprimento de obrigações regulatórias, afastando sua vinculação automática ao conceito de “preço abusivo”. Trata-se de categorias distintas: enquanto o descumprimento de obrigações pode decorrer de falhas operacionais ou regulatórias, a caracterização de preço abusivo exige



análise econômica específica e verificação de distorções relevantes nas condições de mercado, não podendo ser presumida ou inferida a partir de critérios abstratos ou automáticos.

A emenda também reforça a proporcionalidade na atuação sancionadora ao prever a possibilidade de notificação prévia para fins de autorregulização. Considerando a complexidade das obrigações instituídas pela Medida Provisória, tal mecanismo permite a correção tempestiva de inconsistências, especialmente em hipóteses de natureza formal ou operacional, contribuindo para a eficiência regulatória, a redução da litigiosidade e o incentivo à conformidade voluntária, sem prejuízo da atuação fiscalizatória.

No que se refere à responsabilização pessoal, a proposta aperfeiçoa o regime ao condicionar sua aplicação à comprovação de dolo, fraude ou participação direta na infração, bem como à impossibilidade de satisfação da obrigação pela pessoa jurídica. O ajuste alinha o regime sancionador aos princípios da segurança jurídica, da livre iniciativa e da autonomia patrimonial, evitando a responsabilização automática e assegurando maior previsibilidade aos agentes econômicos.

Adicionalmente, a emenda estabelece parâmetros mais precisos para a caracterização de infrações relacionadas à formação de preços, exigindo análise concreta das condições de mercado, dos custos envolvidos e do ambiente concorrencial. Ao mesmo tempo, veda a adoção de critérios automáticos, fórmulas pré-definidas ou parâmetros abstratos que possam resultar, direta ou indiretamente, na limitação de preços ou margens. Tal diretriz assegura a compatibilidade da norma com o regime de livre formação de preços e evita distorções que possam comprometer a eficiência econômica, o equilíbrio concorrencial e a segurança do abastecimento.

Dessa forma, a proposta contribui para o aperfeiçoamento do marco regulatório, ao compatibilizar a efetividade da política pública com a previsibilidade das regras, a adequada tipificação das condutas e a aplicação proporcional das sanções.



Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Jayme Campos
(UNIÃO - MT)



Assinado eletronicamente, por Sen. Jayme Campos

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3383494264>



CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Jayme Campos

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação ao §6º do art. 19 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 19.

§ 6º O cumprimento do disposto no § 5º será verificado mediante acesso, pela autoridade competente, às informações de comercialização dos importadores habilitados, por meio de documentos fiscais eletrônicos, inclusive notas fiscais eletrônicas, exclusivamente para fins de verificação de conformidade no âmbito do regime de subvenção, observados o sigilo fiscal e a proteção de informações comercialmente sensíveis, nos termos da legislação aplicável.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aprimorar a operacionalização do regime de subvenção econômica à importação de combustíveis, por meio do aperfeiçoamento do disposto no § 6º do art. 19 da Medida Provisória, de modo a assegurar maior clareza normativa, segurança jurídica e previsibilidade na aplicação das regras.

A proposta explicita que o acesso às informações de comercialização dos importadores habilitados deve ocorrer por meio de documentos fiscais eletrônicos, exclusivamente para fins de verificação de conformidade no âmbito do regime de subvenção. O ajuste contribui para delimitar de forma precisa a



finalidade do acesso às informações, evitando interpretações ampliativas que possam extrapolar os objetivos da política pública.

Adicionalmente, a emenda reforça a necessidade de observância do sigilo fiscal e da proteção de informações comercialmente sensíveis, em conformidade com a legislação aplicável. Tal medida é essencial para preservar o equilíbrio concorrencial e a confiança dos agentes econômicos, ao mesmo tempo em que assegura à autoridade competente os instrumentos necessários para a adequada fiscalização do cumprimento das obrigações.

O aperfeiçoamento proposto contribui, ainda, para a coerência operacional do regime, ao compatibilizar a transparência exigida para fins de controle e verificação com a proteção de dados estratégicos dos agentes participantes, reduzindo riscos de judicialização e de disfunções na implementação da política pública.

Dessa forma, a emenda fortalece a efetividade do regime de subvenção, ao assegurar maior precisão na aplicação das regras, previsibilidade regulatória e adequada delimitação das obrigações impostas aos agentes econômicos.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Jayme Campos
(UNIÃO - MT)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 22-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 22-1.** A Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 1º**

.....

§ 11.

I – ao atendimento a requisitos de confiabilidade elétrica da operação quando os documentos de acesso dos geradores ao sistema indicarem nominalmente instalações de transmissão necessárias para a resolução de restrições, perdurando os efeitos somente até a data de entrada em operação das instalações, prevista nos documentos ou a efetivamente verificada, a que ocorrer primeiro:

a) REVOGADA;

b) REVOGADA.

.....

§ 14. O Poder Concedente regulamentará o disposto no inciso VI do §10 e o §11 do caput no prazo de até 120 (cento e vinte) dias, contados da publicação deste dispositivo, e deverá considerar as reduções de geração observadas a partir de 25 de novembro de 2025.’ (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 promover o adequado aperfeiçoamento da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, conforme alterada pela Lei nº 15.269, de 24 de novembro de 2025, de modo a assegurar coerência regulatória, previsibilidade econômica e segurança jurídica no tratamento das reduções de geração decorrentes de restrições operativas no Sistema Interligado Nacional – SIN.

A Lei nº 15.269/2025 representou avanço relevante ao disciplinar, de forma mais clara, as hipóteses de cobertura — e de vedação de cobertura — de custos associados a restrições operativas impostas aos geradores por necessidades sistêmicas, distinguindo situações relacionadas à confiabilidade da operação, à indisponibilidade externa e à sobreoferta de energia elétrica.

No entanto, a experiência recente da operação do sistema evidencia a necessidade de ajustes pontuais, a fim de evitar efeitos econômicos e contratuais não intencionais.

Nesse contexto, a emenda propõe, em primeiro lugar, o aprimoramento da redação do inciso I do § 11 do art. 1º da Lei nº 10.848, para vincular expressamente a vedação de cobertura de custos à existência de obras de transmissão nominalmente indicadas nos documentos de acesso dos empreendimentos, limitando seus efeitos até a entrada em operação dessas obras.

Tal ajuste confere maior objetividade ao dispositivo legal, evita interpretações excessivamente amplas e preserva a coerência entre o planejamento da expansão da transmissão e a alocação de riscos entre agentes e consumidores. Adicionalmente, a emenda mantém a vedação de cobertura de custos nos casos de sobreoferta de energia elétrica, decorrentes da impossibilidade de alocação da geração na carga, em consonância com o tratamento já estabelecido pela Lei nº 15.269/2025, reforçando o princípio da modicidade tarifária e a adequada sinalização econômica do sistema.

Por fim, ao estabelecer prazo para regulamentação pelo Poder Concedente e determinar a consideração das reduções de geração observadas a



partir de 25 de novembro de 2025, a emenda reforça a necessidade de tratamento isonômico e previsível dos eventos recentes, sem prejuízo da competência regulatória da Agência e em plena consonância com os objetivos da Lei nº 10.848/2004, de assegurar o equilíbrio entre confiabilidade do suprimento e modicidade tarifária.

Dessa forma, a emenda não altera os fundamentos do modelo setorial, mas confere maior clareza, racionalidade e segurança jurídica ao tratamento das restrições operativas, contribuindo para a sustentabilidade econômica do setor elétrico e para a preservação do ambiente de investimentos no País.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se ao *caput* do art. 10, aos incisos I e II do *caput* do art. 10, aos §§ 1º a 3º do art. 10 e ao *caput* do art. 11 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 10.** A habilitação de que trata o art. 9º é precária e poderá ser cancela pela ANP, casos os agentes econômicos a que se refere o art. 4º, descumpram estas, dentre outras condicionantes previstas em regulamento:

I – disponibilização integral do volume subvencionado, no âmbito do Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis, por meio da destinação do referido volume pelos importadores aos distribuidores que comercializem óleo diesel de uso rodoviário no território nacional, na forma estabelecida em regulamento;

II – comprovação de que o preço de comercialização dos volumes importados, no âmbito do Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis, comercializados pelos importadores habilitados com os distribuidores, será limitado ao preço de paridade de importação, adicionado do valor dos impostos da importação, subtraído do somatório dos valores das subvenções econômicas por litro de óleo diesel de uso rodoviário efetivamente homologados e recebidos na forma estabelecida nesta Medida Provisória, na Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, e em regulamento; e

.....
§ 1º O procedimento para habilitação ao Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis será estabelecido no regulamento de que trata o art. 4º, §7º.

§ 2º Fica vedada a concessão da subvenção econômica de que trata o art. 4º na hipótese de existir indício de interposição fraudulenta na importação,



considerada, entre outros, a existência de procedimento especial de controle, nos termos do disposto no art. 23, § 2º, do Decreto-Lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976.

§ 3º Para fins de verificação de conformidade de repasse, as infrações serão apuradas em processo administrativo que deverá conter elementos suficientes para a caracterização da infração, da operacionalização das regras de repasse, a individualização da conduta assegurados o contraditório e a ampla defesa. Caso seja constatado que o distribuidor não realizou o repasse, ficará sujeito à multa prevista no art. 3º, caput, inciso XXI, da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999.

.....”

“Art. 11. A verificação do disposto no art. 10 será realizada por meio do acesso às informações de comercialização de óleo diesel de uso rodoviário pelos importadores habilitados, os quais deverão conceder acesso aos documentos fiscais como condição de habilitação, provenientes das notas fiscais eletrônicas dos referidos agentes econômicos, sem prejuízo de outros requisitos estabelecidos em regulamento.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aprimorar a redação do art. 10 da Medida Provisória, de modo a conferir maior racionalidade operacional ao regime de subvenção e assegurar adequado funcionamento da cadeia de abastecimento de combustíveis. A proposta permite maior flexibilidade na destinação dos volumes subvencionados, evitando discontinuidades no suprimento e mitigando distorções concorrenciais entre os agentes econômicos, especialmente em atividades essenciais à economia nacional.

Adicionalmente, a redação original do § 3º do art. 10 atribui, de forma indevida, aos agentes privados a responsabilidade de exigir a comprovação do repasse da subvenção entre si, o que caracteriza indelegável transferência de função típica de poder de polícia. Trata-se de competência



exclusiva do Estado, insuscetível de delegação a particulares, sob pena de violação aos princípios da legalidade e da administração pública.

Além disso, tal exigência pressupõe o compartilhamento de informações concorrencialmente sensíveis entre agentes que atuam no mesmo mercado, criando risco concreto de afronta à legislação de defesa da concorrência, bem como de exposição indevida de estratégias comerciais. A supressão dessa previsão, portanto, é medida necessária para preservar a segurança jurídica e a integridade do ambiente concorrencial.

Por fim, a nova redação do § 3º reforça as garantias processuais no âmbito da fiscalização, ao estabelecer que a apuração de eventuais infrações deverá ocorrer por meio de processo administrativo devidamente estruturado, com base em elementos probatórios suficientes, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

Dessa forma, a emenda corrige distorções relevantes do texto original, preserva a competência estatal na fiscalização do setor e fortalece a segurança jurídica e a previsibilidade regulatória, contribuindo para o adequado funcionamento do mercado de combustíveis no País.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação aos incisos XXI e XXII do *caput* do art. 3º e ao inciso I do § 1º do art. 3º; e acrescentem-se §§ 2º e 3º ao art. 3º, todos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, na forma proposta pelo art. 18 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 3º**

.....

XXI – *elevant, 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:*

.....

§ 1º

I – *responderão solidariamente pelo pagamento da multa os sócios cuja participação societária seja igual ou superior a 20% (vinte por cento), os administradores e os sócios-gestores das empresas e dos estabelecimentos envolvidos, desde que comprovada a existência de dolo ou fraude; e*

.....

§ 2º *A abusividade deverá ser comprovada considerando na sua apuração, todos os custos da composição final do preço de combustíveis, tais como operacionais, financeiros, logísticos e regionais, vedada a presunção automática de infração com base exclusiva em referências administrativas.*



§ 3º Nas infrações previstas nos Incisos XXI e XXII a Autoridade que verificar indícios de aplicação de abusividade deverá notificar previamente o administrado em prazo não inferior a 5 (cinco) dias indicando os critérios objetivos que servirão de base para Autuação.” (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 deve 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.

Além disso, a supressão dos incisos XXI e XXII do art. 5º da Lei nº 9.847/1999 e a conseqüente restauração da redação original do referido dispositivo se mostra medida de rigor. A sanção de interdição nas hipóteses em questão revela-se antagônica à finalidade do próprio regime emergencial, uma vez que a retirada compulsória de agentes operacionais da cadeia de distribuição reduz a capacidade



logística nacional e agrava o risco de desabastecimento que a própria norma visa mitigar.

A introdução do parágrafo único tem por objetivo criar critérios objetivos para o conceito de preço abusivo, uma vez que o mercado de combustíveis e sua precificação impõe a análise da complexidade da formação do preço. O ajuste proposto busca evitar análise subjetiva na aplicação da norma e reduzir o risco de questionamentos judiciais que possam comprometer sua efetividade.

Dessa forma, a emenda contribui para maior segurança jurídica, coerência regulatória e efetividade da medida, ao assegurar que a sanção seja adequada à natureza da infração e ao propósito da norma

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, 13 de abril de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 1º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º**

Parágrafo único. *O regime instituído por este artigo terá vigência temporária, perdurando estritamente enquanto subsistirem os impactos diretos da crise geopolítica sobre o abastecimento nacional.”*

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir balizamento temporal e segurança jurídica à instituição do Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis. Por se tratar de uma medida de natureza excepcional, com potencial de alterar a dinâmica ordinária do mercado de derivados de petróleo e gás natural, sua vigência não pode ser indeterminada, mas sim enquanto perdurar o conflito geopolítico com impactos no abastecimento nacional, sob pena de converter o excepcional em permanente.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se § 6º ao art. 3º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 3º**

.....

§ 6º *A adesão dos Estados e do Distrito Federal deverá ser divulgada em sítio eletrônico oficial e formalizada previamente ao encerramento do prazo de habilitação dos agentes à subvenção econômica.”*

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aprimorar a redação do art. 6º a fim de reforçar a transparência e a segurança jurídica, uma vez que os agentes regulados operam com janelas de importação e contratos de suprimento de longo prazo. Para que decidam pela habilitação ao regime de subvenção, é indispensável que saibam, antecipadamente, quais Estados aderiram ao modelo, pois a incerteza sobre a participação de um ente federativo pode impactar a decisão pela habilitação à subvenção econômica.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

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

“Art. 8º O pagamento da subvenção econômica de que trata o art. 4º ficará condicionado à apresentação de declaração pelo solicitante, nos termos do Artigo 9º do Decreto nº 12.878/2026, com vistas ao atendimento do disposto no art. 63, § 1º, inciso II, da Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa aprimorar a redação original, que condiciona o recebimento da subvenção à "exatidão das informações prestadas" sem delimitar o escopo, os meios e formatos para a prestação dessas informações, além de impor penalidades administrativas e responsabilidades civil e criminal.

A remissão expressa ao art. 9º do Decreto nº 12.878/2026 se faz necessária, uma vez que tal matéria já foi regulamentada pelo referido instrumento normativo, sendo este próprio para disciplinar os requisitos operacionais do pedido de subvenção, promovendo a integração técnica adequada entre os dois níveis normativos, sem alteração de mérito ou de direitos dos agentes regulados.



Sala da comissão, 13 de abril 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/3480591748>



CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação ao § 2º do art. 5º e ao § 3º do art. 6º, ambos da Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, na forma proposta pelo art. 15 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 5º**

.....

§ 2º No caso do primeiro e do segundo períodos de apuração, a adesão poderá ser feita até o último dia do período, e o termo de adesão produzirá efeitos a partir da data de publicação desta Medida Provisória, nos termos do disposto no art. 1º, § 3º” (NR)

“**Art. 6º**

.....

§ 3º O agente econômico habilitado deverá comercializar o óleo diesel de uso rodoviário pelo preço de referência subtraído do valor das subvenções econômicas previstas nesta Medida Provisória e no art. 10, inciso II da Medida Provisória nº 1.349 de 07 de abril de 2026, para cada período de apuração, na forma estabelecida em regulamento.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

As alterações no art. 5º visam estender o período de adesão, tendo em vista que a MP 1340 estabeleceu o prazo até o quinto dia útil (08/04/2026) para o segundo período, e a MP 1349 foi publicada na véspera deste limite (07/04/2026), sendo necessário garantir aos agentes interessados tempo hábil para a devida avaliação.



A presente emenda tem por objetivo trazer a referência expressa ao art. 10, inciso II da própria Medida Provisória nº 1.349, a fim de conferir ao dispositivo maior coesão normativa, garantindo, desta forma, mais clareza tanto para os agentes regulados quanto para a Administração Pública.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Suprima-se o § 3º do art. 10; e dê-se nova redação ao *caput* do art. 11 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 10.**
.....
§ 3º (Suprimir)
.....”

“**Art. 11.** A verificação do disposto no art. 10 será realizada por meio do acesso às informações de comercialização de óleo *diesel* de uso rodoviário pelos importadores habilitados, os quais deverão conceder acesso aos documentos fiscais como condição de habilitação, provenientes das notas fiscais eletrônicas dos referidos agentes econômicos, sem prejuízo de outros requisitos estabelecidos em regulamento.
.....”

JUSTIFICAÇÃO

A obrigação de que o importador que tenha aderido ao Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis exija do distribuidor comprovação do repasse do desconto da subvenção econômica não é factível.

Há no Brasil centenas de distribuidoras de combustíveis, o que torna impossível ao importador acompanhar em todas as vendas o preço praticado por cada uma delas na etapa posterior.

Além disso, a distribuidora que adquire o produto com subvenção teria, para comprovar que praticou o desconto da subvenção, que abrir sua



estrutura de custos e formação de preços ao importador, por vezes seu concorrente direto.

A estruturação de sistemas para acompanhamento do repasse da subvenção econômica tomará tempo e prejudicará a adesão dos agentes de mercado, comprometendo o objetivo principal da política pública de concessão das importações.

Por fim, o objetivo pretendido com o § 3º da norma já pode ser alcançado pelo Estado brasileiro, dado que os agentes de mercado (importadores e distribuidores) deverão ser habilitados no Regime e que sua habilitação pressupõe concordância no compartilhamento de informações e documentação fiscal e aduaneira com a ANP e a RFB.

O próprio Governo que conta com o ferramental necessário para aferir o repasse da subvenção, inclusive com instrumentos de coerção (multas e penalidades previstas na própria MPV) para assegurar o cumprimento dos compromissos.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se a seguinte redação ao texto do art. 15 da Medida Provisória nº 1.349, de 2026, em especial na parte que altera o art. 6º da Medida Provisória nº 1340, de 2026:

“CAPÍTULO III

DO VALOR DA SUBVENÇÃO ECONÔMICA

Art. 6º.....

§ 1º O preço de referência e o preço de comercialização de que trata o *caput* serão regionalizados e os seus valores definidos de acordo com metodologia da ANP.

I - A metodologia de definição do preço de referência considerará os parâmetros de mercado que compõem o preço do óleo diesel de uso rodoviário, considerado por local de origem do produto importado, corrigido diariamente, com valores regionalizados distintos.

II - O preço de comercialização será regionalizado e atualizado a cada sete dias para cada uma das bases regionalizadas para as quais forem estabelecidos o preço de referência, considerado o valor do primeiro dia do período de sete dias.

§ 2º A ANP estabelecerá a metodologia para a atualização diária do preço de referência fixado nos termos deste artigo, devendo corrigir retroativamente o preço de comercialização, sempre que, no decorrer do período de sete dias estabelecido no inciso II do §1º, sua variação percentual ultrapassar 5%.

§ 3º O agente econômico habilitado deverá comercializar o óleo diesel de uso rodoviário pelo preço de referência subtraído do valor das subvenções econômicas previstas nesta Medida Provisória, para cada período, considerado para o cálculo o valor do preço de referência do primeiro dia do período de sete dias estabelecido no inciso II do §1º, na forma estabelecida em regulamento.” (NR)



JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda promove ajustes pontuais no art. 6º da Medida Provisória nº 1.340, de 2026, com o objetivo de aperfeiçoar a operacionalização da política de subvenção econômica ao óleo diesel, reforçando a efetividade da medida como instrumento de estabilidade e ampliação da oferta do produto no País.

No tocante ao Preço de Referência, a proposta explicita a necessidade de que a metodologia a ser estabelecida pela ANP observe as peculiaridades de cada região e seja definida com base em parâmetros que reflitam o custo efetivo de aquisição do óleo diesel, ao invés de uma média composta por diesel de origens diversas o que acaba deixando de fora o produto originado em regiões de preço mais elevado, porém com disponibilidade de oferta. Tal aprimoramento evita distorções decorrentes de referências excessivamente restritas, amplia o alcance do programa e contribui para que a subvenção cumpra sua finalidade de estimular a participação de um maior número de agentes em benefício do abastecimento nacional.

A emenda também ajusta o tratamento do Preço de Comercialização, alinhando-o à lógica econômica do mercado internacional de combustíveis com variações diárias. O contexto atual do mercado, pelo conflito no Irã, é de elevada volatilidade e a efetividade do programa está diretamente relacionada a sua capacidade de refletir minimamente essa volatilidade, entregando mecanismos de atualização coerentes com as contingências do mercado que chegou a experimentar variação de mais de 10% em um único dia.

Dessa maneira, os ajustes propostos contribuem para fortalecer a previsibilidade, a segurança regulatória e a efetividade da política pública, estimulando a oferta do produto e garantindo que a subvenção cumpra seu papel de apoio ao abastecimento e à moderação de preços, em consonância com o interesse público.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

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

“**Art.** 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.’”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade explicitar que projetos de biorrefino destinados à produção de Combustível Sustentável de Aviação (SAF) possam ser contemplados no âmbito do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi).



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

ExEdit

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 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, 13 de abril de 2026.

Deputado Arnaldo Jardim
(CIDADANIA - SP)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL
GABINETE DO DEPUTADO FEDERAL GENERAL GIRÃO

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação ao inciso I do parágrafo único do art. 3º; e acrescentem-se alíneas “a” a “d” ao inciso I do parágrafo único do art. 3º, todos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, na forma proposta pelo art. 18 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 3º

Parágrafo único.

I – os sócios, os administradores e os sócios-gestores das empresas e dos estabelecimentos envolvidos somente responderão solidariamente pelo pagamento da multa quando comprovada, mediante processo administrativo assegurado o contraditório e a ampla defesa, ao menos uma das seguintes condições:

- a) dolo na conduta individual que concorreu para a prática da infração;
- b) fraude ou simulação na conduta do agente;
- c) concorrência direta para a prática do ato infracional; ou
- d) impossibilidade de satisfação da obrigação de pagamento pela pessoa jurídica.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Na qualidade de membro da Bancada da Liberdade Econômica, apresento a presente emenda tendo em vista que a proposta de responsabilização solidária automática de sócios com participação acima de 20%, administradores



e sócios-gestores, sem exigência de comprovação de participação na conduta infracional, colide com princípios constitucionais e com a jurisprudência consolidada dos tribunais superiores. O princípio da pessoalidade da pena, consagrado no art. 5º, inciso XLV, da Constituição Federal, veda expressamente a transcendência de sanções penais e administrativas além da pessoa do condenado.

A jurisprudência do Supremo Tribunal Federal e do Superior Tribunal de Justiça é pacífica ao exigir, para a responsabilização pessoal de administradores em infrações de natureza sancionatória, a demonstração de conduta própria dolosa ou fraudulenta, não se admitindo a extensão automática da penalidade societária. O Superior Tribunal de Justiça consolidou entendimento de que a responsabilidade de administradores por débitos da pessoa jurídica exige prova de infração de lei ou excesso de poderes, vedada a responsabilização objetiva por mera ocupação de cargo. Sob a perspectiva da ordem econômica, a responsabilização objetiva viola o princípio da livre iniciativa (art. 170, caput, da Constituição) e o da segurança jurídica, ao criar risco patrimonial pessoal para sócios e gestores dissociado de sua participação real na decisão empresarial que gerou a infração. O critério do percentual de 20% carece de correlação com poderes de gestão ou influência sobre a formação de preços, tratando como igualmente responsáveis acionistas sem poder de controle e controladores com poder decisório efetivo.

A Lei nº 12.846, de 2013 (Lei Anticorrupção), modelo consolidado de responsabilização em matéria sancionatória, adota responsabilidade objetiva exclusivamente para a pessoa jurídica, reservando a responsabilização de sócios e administradores aos atos dolosos ou fraudulentos. O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), no exercício de sua competência sancionatória, exige demonstração de participação efetiva dos administradores nos atos infratores. A presente emenda substitui a responsabilização objetiva por modelo subjetivo condicionado, exigindo para a imputação pessoal comprovação de: dolo na conduta individual; fraude ou simulação; concorrência direta para a prática da infração; ou impossibilidade de satisfação da obrigação pela pessoa jurídica.



Preserva-se, assim, o caráter dissuasório do regime contra condutas abusivas, sem impor sanção patrimonial automática a quem não concorreu para a infração.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Deputado General Girão
(PL - RN)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269583772300>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. General Girão





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

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

“**Art.** A fabricação, exportação, importação e comercialização de produtos à base de nicotina, incluindo, mas não se limitando aos produtos classificados no código NCM 2404.91.00, se em desacordo com as previsões legais, constitui crime contra as relações de consumo, nos termos do art. 7º, incisos II e IX, da Lei nº 8.137, de 27 de dezembro de 1990, sem prejuízo da tipificação dos crimes de contrabando ou descaminho, além de implicar a cassação do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ).

§ 1º O Ministério Público priorizará a denúncia criminal contra as pessoas físicas ou jurídicas acusadas dos crimes previstos no caput, com base nas representações feitas pela Polícia Federal, Receita Federal do Brasil, polícias estaduais e outros órgãos públicos.

§ 2º A fabricação, exportação e comercialização dos produtos indicados no caput atenderão aos seguintes requisitos, de acordo com suas especificidades:

I – serão comercializados no país sem ilustrações, formatos, sabores ou aromas adocicados e que sejam tipicamente utilizados em produtos destinados ao público infantojuvenil;

II – serão comercializados com quantidades máximas de unidades por embalagem, definida por Decreto do Poder Executivo, de modo a desincentivar o uso prolongado de cada produto;

III – a embalagem e a etiquetagem dos produtos de tabaco não poderão conter informação falsa, equivocada ou enganosa, ou que possa induzir o consumidor a erro, com respeito a suas características.



* C D 2 6 5 8 6 4 1 7 6 0 0 *

§ 3º O Poder Executivo regulamentará, por meio de Decreto, no prazo de 120 (cento e vinte) dias contados da publicação desta lei, os critérios de registro e comercialização dos produtos mencionados no caput e, em especial:

I – mensagem de advertência sanitária específica a cada produto e de desincentivo ao consumo;

II – outras ações informativas de conscientização, bem como da proibição de aquisição por menores de 18 (dezoito) anos; e

III – a destinação da publicidade e da propaganda ao público adulto, de modo a não ter crianças e adolescentes como público-alvo.

§ 4º Sem prejuízo do disposto no parágrafo anterior, os produtos indicados no caput deste artigo estarão sujeitos a registro, controle e à fiscalização da Agência de Vigilância Sanitária – ANVISA, inclusive no que se refere ao pagamento da taxa de fiscalização sanitária.

§ 5º O governo federal direcionará os tributos arrecadados com a fabricação, importação, exportação e comercialização dos produtos definidos no §2º deste artigo às ações e projetos na área da saúde.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda estabelece um marco regulatório rigoroso que visa, primordialmente, desarticular o mercado ilegal e o crime organizado que atualmente dominam o setor de produtos à base de nicotina. Ao tipificar a comercialização irregular como crime contra as relações de consumo e prever a sanção administrativa extrema de cassação do CNPJ, a proposta confere aos órgãos de fiscalização, como a Receita Federal e a Polícia Federal, as ferramentas necessárias para punir o descaminho e o contrabando. Essa medida retira do anonimato uma cadeia produtiva clandestina, submetendo-a ao controle estatal e garantindo que produtos sem procedência ou inspeção sanitária sejam banidos do território nacional.

Ademais, a regularização proposta abre uma nova e robusta frente de arrecadação para o Estado, transformando uma atividade que hoje opera à margem do fisco em fonte de receita tributária. Ao direcionar obrigatoriamente esses recursos para as ações e projetos na área da saúde pública, conforme



previsto no §5º, o governo federal não apenas equilibra as contas públicas, mas também gera o financiamento necessário para mitigar os impactos das externalidades negativas do consumo de nicotina. Trata-se, portanto, de uma medida de responsabilidade fiscal e social que substitui a perda de receitas para o mercado informal por um fluxo constante de investimentos no Sistema Único de Saúde (SUS).

Diante do exposto, solicita-se a aprovação da emenda proposta acima.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se ao § 6º do art. 19 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 19.**

.....

§ 6º O cumprimento do disposto no § 5º será verificado mediante acesso, pela autoridade competente, às informações de comercialização dos importadores habilitados, por meio de documentos fiscais eletrônicos, inclusive notas fiscais eletrônicas, exclusivamente para fins de verificação de conformidade no âmbito do regime de subvenção, observados o sigilo fiscal e a proteção de informações comercialmente sensíveis, nos termos da legislação aplicável.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aprimorar a operacionalização do regime de subvenção econômica à importação de combustíveis, por meio do aperfeiçoamento do disposto no § 6º do art. 19 da Medida Provisória, de modo a assegurar maior clareza normativa, segurança jurídica e previsibilidade na aplicação das regras.

A proposta explicita que o acesso às informações de comercialização dos importadores habilitados deve ocorrer por meio de documentos fiscais eletrônicos, exclusivamente para fins de verificação de conformidade no âmbito do regime de subvenção. O ajuste contribui para delimitar de forma precisa a finalidade do acesso às informações, evitando interpretações ampliativas que possam extrapolar os objetivos da política pública.



Adicionalmente, a emenda reforça a necessidade de observância do sigilo fiscal e da proteção de informações comercialmente sensíveis, em conformidade com a legislação aplicável. Tal medida é essencial para preservar o equilíbrio concorrencial e a confiança dos agentes econômicos, ao mesmo tempo em que assegura à autoridade competente os instrumentos necessários para a adequada fiscalização do cumprimento das obrigações.

O aperfeiçoamento proposto contribui, ainda, para a coerência operacional do regime, ao compatibilizar a transparência exigida para fins de controle e verificação com a proteção de dados estratégicos dos agentes participantes, reduzindo riscos de judicialização e de disfunções na implementação da política pública.

Dessa forma, a emenda fortalece a efetividade do regime de subvenção, ao assegurar maior precisão na aplicação das regras, previsibilidade regulatória e adequada delimitação das obrigações impostas aos agentes econômicos.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Nelsinho Trad
(PSD - MS)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação ao inciso XXI do *caput* do art. 3º, às alíneas “a” a “f” do inciso XXI do *caput* do art. 3º, dispositivo genérico dg do inciso XXII do *caput* do art. 3º, ao parágrafo único do art. 3º e aos incisos I a III do parágrafo único do art. 3º; e suprima-se o inciso III do *caput* do art. 5º, todos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, na forma proposta pelo art. 18 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 3º**

.....

XXI - elevar, de forma abusiva, os preços de combustíveis, biocombustíveis e derivados de petróleo, caracterizando-se como tal a conduta que, de forma injustificada, resulte em vantagem manifestamente excessiva, não justificada por condições de mercado ou custos, em situações de calamidade pública formalmente reconhecida pelo poder público competente ou de eventos de natureza geopolítica que impliquem impacto comprovado e relevante nas condições de oferta, demanda ou custo dos combustíveis, devendo ser considerada a análise conjunta dos seguintes elementos: elevar, de forma abusiva, os preços de combustíveis, biocombustíveis e derivados de petróleo, sendo agravada de forma proporcional ao ganho econômico ou em situações de conflitos geopolíticos ou de calamidade:

.....

- a)** condições concorrenciais do mercado relevante, inclusive grau de concentração e possibilidade de substituição entre agentes e produtos;
- b)** estrutura de custos do agente econômico, incluindo custos de aquisição, logística, armazenamento, distribuição e demais custos operacionais efetivamente incorridos;



c) variações de oferta e demanda, inclusive em situações excepcionais, como crises de abastecimento, conflitos geopolíticos ou calamidade pública;

d) práticas usuais de mercado e margens praticadas em condições concorrenciais comparáveis;

e) localização geográfica da operação e suas especificidades logísticas;

f) existência de justificativa econômica idônea para a variação de preços;

XXII –

Multa – Multa - de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) a R\$ 10.000,00 (dez mil reais).

Parágrafo único. Na infração prevista no inciso XXI do *caput*:

I – responderão subsidiariamente pelo pagamento da multa os sócios e administradores, desde que comprovada sua participação, dolo ou fraude, ou na hipótese de impossibilidade de satisfação da obrigação pela pessoa jurídica;

II – a lavratura do auto de infração deverá ser precedida de notificação prévia para fins de autorregularização, na forma e nos prazos estabelecidos em regulamento, a qual não constituirá início de processo administrativo sancionador; e,

III – é vedada a adoção de critérios fixos, percentuais ou fórmulas que impliquem controle direto ou indireto de preços ou margens.

.....” (NR)

“**Art. 5º**

.....

III – (Suprimir)

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aprimorar o regime sancionador aplicável ao setor de combustíveis, nos termos da Lei nº 9.847, de 1999, de modo a assegurar maior coerência regulatória, precisão na tipificação das infrações, proporcionalidade na aplicação das penalidades e segurança jurídica aos agentes econômicos, em consonância com os objetivos da Medida Provisória.



Inicialmente, a proposta promove o adequado enquadramento jurídico das condutas relacionadas ao descumprimento de obrigações regulatórias, afastando sua vinculação automática ao conceito de “preço abusivo”. Trata-se de categorias distintas: enquanto o descumprimento de obrigações pode decorrer de falhas operacionais ou regulatórias, a caracterização de preço abusivo exige análise econômica específica e verificação de distorções relevantes nas condições de mercado, não podendo ser presumida ou inferida a partir de critérios abstratos ou automáticos.

A emenda também reforça a proporcionalidade na atuação sancionadora ao prever a possibilidade de notificação prévia para fins de autorregulização. Considerando a complexidade das obrigações instituídas pela Medida Provisória, tal mecanismo permite a correção tempestiva de inconsistências, especialmente em hipóteses de natureza formal ou operacional, contribuindo para a eficiência regulatória, a redução da litigiosidade e o incentivo à conformidade voluntária, sem prejuízo da atuação fiscalizatória.

No que se refere à responsabilização pessoal, a proposta aperfeiçoa o regime ao condicionar sua aplicação à comprovação de dolo, fraude ou participação direta na infração, bem como à impossibilidade de satisfação da obrigação pela pessoa jurídica. O ajuste alinha o regime sancionador aos princípios da segurança jurídica, da livre iniciativa e da autonomia patrimonial, evitando a responsabilização automática e assegurando maior previsibilidade aos agentes econômicos.

Adicionalmente, a emenda estabelece parâmetros mais precisos para a caracterização de infrações relacionadas à formação de preços, exigindo análise concreta das condições de mercado, dos custos envolvidos e do ambiente concorrencial. Ao mesmo tempo, veda a adoção de critérios automáticos, fórmulas pré-definidas ou parâmetros abstratos que possam resultar, direta ou indiretamente, na limitação de preços ou margens. Tal diretriz assegura a compatibilidade da norma com o regime de livre formação de preços e evita distorções que possam comprometer a eficiência econômica, o equilíbrio concorrencial e a segurança do abastecimento.



Dessa forma, a proposta contribui para o aperfeiçoamento do marco regulatório, ao compatibilizar a efetividade da política pública com a previsibilidade das regras, a adequada tipificação das condutas e a aplicação proporcional das sanções.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Nelsinho Trad
(PSD - MS)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se ao § 4º do art. 10 da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 10.

.....

§ 4º O distribuidor que não realizar o repasse de que trata o § 3º deste artigo ficará sujeito à multa prevista no art. 3º, caput, inciso III, da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover a adequada tipificação da conduta relacionada ao não repasse do desconto decorrente da subvenção econômica, ajustando o enquadramento sancionatório à natureza da obrigação prevista na Medida Provisória.

A vinculação automática dessa conduta ao conceito de preço abusivo mostra-se inadequada, uma vez que tal hipótese pressupõe desvio relevante em relação às condições de mercado, exploração indevida e análise econômica específica, elementos que não se confundem com o simples descumprimento de obrigação regulatória de repasse.

O ajuste proposto busca, assim, evitar inconsistências na aplicação da norma e reduzir o risco de questionamentos judiciais que possam comprometer sua efetividade, ao mesmo tempo em que preserva a penalização pelo descumprimento, alinhando-a ao objeto e à finalidade da política pública.



Dessa forma, a emenda contribui para maior segurança jurídica, coerência regulatória e efetividade da medida, ao assegurar que a sanção seja adequada à natureza da infração e ao propósito da norma.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação ao inciso III do *caput* do art. 3º, ao inciso I do parágrafo único do art. 3º e ao art. 4º, todos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, na forma proposta pelo art. 18 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 3º

III – fica estabelecido, para fins do disposto nos incisos XXI e XXII do *caput*, que a apuração da abusividade deverá observar critérios objetivos pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor e do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, sem prejuízo do auxílio da ANP, considerando parâmetros de mercado, custos operacionais, logísticos e regionais, vedada a presunção automática de infração com base exclusiva em referências administrativas;

.....
Parágrafo único.

I – responderão solidariamente pelo pagamento da multa os sócios, os administradores e os sócios-gestores das empresas e dos estabelecimentos envolvidos, desde que comprovada a existência de dolo ou fraude, ou a impossibilidade de exigência do cumprimento da obrigação pela pessoa jurídica; e

.....” (NR)
“Art. 4º A pena de multa será graduada de acordo com a gravidade da infração, a vantagem auferida, a boa-fé do agente, a existência de reincidência, a condição econômica do infrator e os seus antecedentes, podendo ser precedida de procedimento de notificação prévia com vistas à autorregularização, na forma e



* CD 261968276800 *
ExEdit

nos prazos estabelecidos em regulamento, o qual não constituirá início de processo administrativo” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aprimorar o regime sancionador aplicável ao setor de combustíveis, nos termos da Lei nº 9.847/1999, de modo a assegurar maior coerência regulatória, proporcionalidade na aplicação das penalidades e segurança jurídica aos agentes econômicos, em consonância com os objetivos da Medida Provisória.

Inicialmente, a emenda promove o adequado enquadramento jurídico das condutas relacionadas ao descumprimento das obrigações de repasse da subvenção econômica, evitando sua vinculação automática ao conceito de “preço abusivo”. Tal categoria pressupõe a verificação de distorções relevantes nas condições de mercado e análise econômica específica, não se confundindo com o mero descumprimento de obrigação regulatória. O ajuste proposto assegura maior precisão na tipificação das infrações e reduz o risco de interpretações divergentes que possam comprometer a efetividade da norma.

Adicionalmente, a emenda aprimora a aplicação das penalidades ao prever critérios de proporcionalidade e a possibilidade de adoção de procedimento de notificação prévia para saneamento de irregularidades, especialmente em hipóteses de natureza formal ou operacional. Considerando a elevada complexidade das obrigações instituídas pela Medida Provisória, tal medida permite a correção de inconsistências antes da instauração de processo sancionador, contribuindo para maior eficiência regulatória, redução da litigiosidade e incentivo à autorregulização, sem prejuízo da atuação fiscalizatória em casos de maior gravidade.

A proposta também aperfeiçoa o regime de responsabilização pessoal de sócios, administradores e gestores, condicionando sua aplicação à comprovação de dolo, fraude, simulação, participação direta na infração ou impossibilidade de cumprimento da obrigação pela pessoa jurídica. Tal ajuste alinha o regime sancionador aos princípios da segurança jurídica, da livre iniciativa e da autonomia



patrimonial, evitando a responsabilização automática e preservando o regular funcionamento das sociedades empresariais.

Por fim, a emenda reforça a necessidade de observância de critérios técnicos objetivos na apuração de infrações relacionadas a preços, bem como a atuação coordenada entre a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP e os órgãos de defesa do consumidor, de modo a assegurar maior consistência na aplicação da norma e alinhamento institucional na fiscalização.

Dessa forma, a proposta contribui para o aperfeiçoamento do marco regulatório, ao compatibilizar a efetividade da política pública com a previsibilidade das regras, a adequada tipificação das condutas e a aplicação proporcional das sanções.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação aos §§ 5º e 6º do art. 19; e acrescentem-se §§ 10 a 13 ao art. 19 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 19.**

.....

§ 5º Para habilitar-se à subvenção econômica de que trata o caput, o agente importador deverá comprovar que o preço de comercialização observará o preço de paridade de importação, subtraído do valor da subvenção, admitindo-se, na forma do regulamento, a consideração de parâmetros de mercado e dos demais componentes de formação de preço do combustível, desde que devidamente justificados.

§ 6º O cumprimento do disposto no § 5º observará, no que for aplicável ao GLP, os procedimentos e as condições estabelecidos no art. 11, restritos à concessão de acesso aos documentos fiscais como condição de habilitação, nos termos do regulamento.

.....

§ 10. No âmbito da fiscalização e verificação de conformidade, as infrações serão apuradas em processo administrativo, nos termos do regulamento, que deverá conter elementos suficientes para a caracterização da infração, a individualização da conduta e a adequada gradação da penalidade, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

§ 11. O preço de paridade de importação deverá ser definido com base em critérios objetivos, transparentes e verificáveis, incluindo fonte de referência, periodicidade de apuração e parâmetros regionais.

§ 12. As obrigações e condicionantes previstas neste artigo aplicam-se exclusivamente aos agentes econômicos habilitados ao regime de que trata



esta Medida Provisória, não se estendendo a agentes que não tenham aderido formalmente ao referido regime, salvo na hipótese de comprovada participação dolosa na prática de irregularidades.

§ 13. O Poder Executivo federal poderá estabelecer mecanismos destinados à mitigação de variações abruptas de preços no mercado interno de gás liquefeito de petróleo – GLP, inclusive em relação a produtores nacionais, observados critérios de razoabilidade, transparência e equilíbrio econômico-financeiro das operações.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aprimorar os critérios de operacionalização da subvenção econômica à importação de combustíveis, de modo a assegurar maior coerência regulatória, previsibilidade na formação de preços e segurança jurídica na aplicação das regras previstas na Medida Provisória.

Inicialmente, a proposta aperfeiçoa a definição do preço de paridade de importação (PPI), ao estabelecer a necessidade de adoção de critérios objetivos, transparentes e verificáveis para sua apuração, incluindo a indicação de fontes de referência, periodicidade de cálculo e parâmetros regionais. A ausência de parâmetros mínimos pode gerar distorções e defasagens na formação de preços, especialmente em contextos de variações regionais e temporais, comprometendo a adequada implementação da política pública. Ao explicitar tais critérios, a emenda reduz incertezas regulatórias e promove maior aderência às condições reais de mercado.

Na mesma linha, a emenda confere maior clareza à aplicação do disposto no art. 19, § 5º, ao explicitar que a formação do preço de comercialização considera, além do preço de paridade de importação ajustado pela subvenção, os parâmetros de mercado e os demais componentes que influenciam o preço final do combustível, tais como custos logísticos, operacionais e regionais, desde que devidamente justificados. O ajuste evita interpretações restritivas que possam configurar, na prática, um teto de preços implícito dissociado da realidade



econômica, preservando a lógica de funcionamento do mercado e assegurando a efetividade da subvenção.

Adicionalmente, a proposta confere maior clareza à aplicação do art. 19, § 6º, ao delimitar que, no contexto do GLP, as disposições ali previstas devem restringir-se aos aspectos relacionados ao acesso a documentos fiscais para fins de habilitação e verificação de conformidade. O ajuste contribui para a coerência operacional do regime e evita interpretações que possam gerar incertezas ou dificuldades na execução da política pública ao longo da cadeia de comercialização.

A emenda também reforça garantias no processo de fiscalização e verificação de conformidade, ao prever a apuração das infrações em processo administrativo estruturado, com adequada individualização de condutas e observância da proporcionalidade na aplicação das penalidades, assegurados o contraditório e a ampla defesa. Tal aprimoramento é particularmente relevante diante da complexidade operacional do regime instituído.

Além disso, a proposta delimita o alcance das obrigações previstas, estabelecendo que estas se aplicam exclusivamente aos agentes econômicos habilitados ao regime de subvenção, não se estendendo a agentes que não tenham aderido formalmente, salvo em hipóteses de comprovada participação dolosa em irregularidades. O ajuste preserva a lógica do incentivo econômico e evita a imposição de ônus regulatórios a agentes alheios ao regime.

Por fim, a emenda introduz diretriz que permite ao Poder Executivo adotar mecanismos destinados à mitigação de variações abruptas de preços no mercado interno de gás liquefeito de petróleo – GLP, inclusive em relação a produtores nacionais, observados critérios de razoabilidade, transparência e equilíbrio econômico-financeiro. A medida reconhece as especificidades desse mercado e contribui para maior estabilidade em cenários de volatilidade.

Dessa forma, a proposta contribui para o aperfeiçoamento do desenho regulatório da Medida Provisória, ao compatibilizar a efetividade da política pública com a previsibilidade das regras, a transparência na formação de preços e a adequada delimitação das obrigações impostas aos agentes econômicos.



Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264267002000>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01349/2026
(à MPV 1349/2026)

Suprimam-se o § 4º do art. 10 e o art. 18 da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aprimorar o regime sancionador previsto na Medida Provisória, mediante a supressão de dispositivos que introduzem excessiva rigidez e insegurança jurídica na aplicação das penalidades, com potenciais impactos negativos sobre o funcionamento do mercado e a efetividade da política pública.

No que se refere ao § 4º do art. 10, a previsão de penalidade automática ao distribuidor pelo não repasse integral do desconto ao longo da cadeia, sem a devida consideração de circunstâncias operacionais, contratuais e logísticas, pode resultar em responsabilização desproporcional. A dinâmica de formação de preços e de comercialização de combustíveis envolve múltiplos fatores que não se limitam ao valor da subvenção, de modo que a imposição de sanção direta, sem critérios adicionais de apuração, tende a gerar distorções e insegurança na atuação dos agentes econômicos.

Quanto ao art. 18, a alteração promovida na Lei nº 9.847/1999 amplia de forma significativa o alcance das infrações relacionadas a preço abusivo e recusa de fornecimento, ao mesmo tempo em que eleva substancialmente os patamares de penalidade e estabelece hipóteses de responsabilização pessoal de sócios e administradores sem a devida delimitação de critérios objetivos. Tal desenho pode



* C D 2 6 8 8 7 5 5 9 8 8 0 0 *

ensejar interpretações amplas e potencialmente arbitrárias, especialmente em um contexto de elevada complexidade regulatória e operacional.

A manutenção desses dispositivos, nos termos propostos, pode comprometer a previsibilidade do ambiente regulatório, elevar o risco de judicialização e desincentivar a participação de agentes no regime de subvenção, com efeitos adversos sobre o abastecimento e a estabilidade do mercado.

A supressão proposta não afasta a possibilidade de fiscalização e aplicação de penalidades pelos órgãos competentes, que permanecem plenamente amparados pelo arcabouço legal vigente. Ao contrário, busca assegurar que tais instrumentos sejam aplicados com maior precisão, proporcionalidade e aderência à realidade econômica do setor.

Dessa forma, a emenda contribui para o aperfeiçoamento da Medida Provisória, ao equilibrar a necessária atuação estatal com a segurança jurídica e a adequada operacionalização da política pública.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se ao § 3º do art. 10 da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 10.

.....

§ 3º O importador que aderir ao Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis deverá consignar, de forma destacada na Nota Fiscal de venda ao distribuidor, o valor do desconto referente à subvenção econômica de que trata o art. 4º, atestando o repasse do benefício na operação.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

O Artigo 10 da Medida Provisória (MP) nº 1.349, de 7 de abril de 2026, estabelece as condições para a habilitação dos agentes econômicos à subvenção, impondo compromissos que merecem análise crítica. Especificamente, o Parágrafo 3º desse artigo apresenta disposições que podem gerar riscos operacionais e jurídicos para os importadores de combustíveis.

A alteração não suprime o parágrafo nem o objetivo de garantir que o benefício da subvenção chegue aos elos subsequentes da cadeia. Pelo contrário, ela fortalece a rastreabilidade do benefício, tornando a fiscalização mais eficiente e menos onerosa para os agentes privados. O foco da fiscalização se desloca para a verificação da conformidade documental (NF) e para a atuação dos órgãos competentes na fiscalização dos distribuidores e revendas.

1. Transferência Indevida de Responsabilidade Fiscalizatória: a fiscalização do repasse de benefícios ao longo da cadeia de comercialização é, por natureza, uma função do Estado, exercida por seus órgãos reguladores. Transferir essa responsabilidade para o importador, que é um agente privado com interesses comerciais, sem poder regulatório, jurídico é uma distorção. O



importador não possui os instrumentos legais, a estrutura ou a expertise para fiscalizar efetivamente a relação entre distribuidor e revenda.

2. Responsabilização Indevida: Exigir do importador a "comprovação de repasse" implica em criar um sistema de controle e verificação sobre as operações de seus clientes (distribuidores), a MP implicitamente expõe o importador ao risco de ser responsabilizado por falhas cometidas por seus clientes (distribuidores) ou pelas vendas. Se um distribuidor não repassar o desconto e o importador não conseguir "exigir a comprovação", o importador pode ser penalizado, mesmo sem ter controle direto sobre a conduta do distribuidor. Isso cria uma responsabilidade objetiva e solidária indevida, ferindo o princípio da razoabilidade e da proporcionalidade.

3. Distorção das Relações Comerciais: a necessidade de "exigir a comprovação do repasse dos descontos" pode tensionar as relações comerciais entre importadores e distribuidores. O importador pode ser visto como um "fiscal" de seus próprios clientes, o que pode prejudicar a confiança e a dinâmica de mercado.

4. Inefetividade da Medida: a eficácia dessa exigência é muito questionável. Um importador tem poder para "exigir" a comprovação de repasse de um distribuidor (seu cliente). A fiscalização direta pela ANP, com seus poderes de polícia e acesso a dados, seria muito mais eficaz.

5. Eficiência e Transparência via Nota Fiscal: a Nota Fiscal é um documento fiscal oficial e auditável. Ao exigir que o desconto da subvenção seja "consignado, de forma destacada" na NF, a MP cria um mecanismo transparente e rastreável para a fiscalização do repasse. A ANP e os demais órgãos de controle podem utilizar a NF emitida pelo importador como prova do repasse do benefício ao distribuidor.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Deputado Márcio Marinho
(REPUBLICANOS - BA)



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Suprima-se o art. 12 da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

O Artigo 12 da Medida Provisória (MP) nº 1.349, de 7 de abril de 2026, estabelece uma diretriz para a oferta de volumes de óleo diesel subvencionado que introduz elementos de rigidez e distorção que podem lesar significativamente os importadores de combustíveis e comprometer os princípios do livre mercado.

O cerne da problemática reside na determinação de que a oferta de diesel subvencionado pelos importadores deve "observar a participação relativa dos distribuidores nos contratos vigentes com o importador na data de publicação desta Medida Provisória". Esta cláusula, ao vincular a distribuição do volume subvencionado as relações contratuais existentes em uma data específica, gera uma série de consequências prejudiciais listadas abaixo:

1. Engessamento do Mercado e Congelamento de Market Share: a principal implicação é o congelamento das relações comerciais e, conseqüentemente, das fatias de mercado dos distribuidores. Importadores ficam impedidos de expandir sua atuação para distribuidores que não possuíam contratos vigentes na data de publicação da MP. Isso artificialmente restringe a concorrência e a dinâmica natural de um mercado livre, onde a busca por melhores condições e novos parceiros é constante.

2. Perda de Competitividade: ao serem obrigados a manter a proporção de oferta com base em contratos passados, os importadores perdem a capacidade de reagir a mudanças na demanda, de otimizar suas rotas logísticas ou de oferecer condições mais vantajosas para atrair novos distribuidores. Isso desincentiva a busca por eficiência, pois a alocação do produto subvencionado não é guiada por critérios de mercado, mas por um histórico fixo.



3. Barreira à Entrada e Expansão: para novos distribuidores que surgiram após a data da MP, ou para aqueles que desejam diversificar seus fornecedores, o acesso ao diesel subvencionado pode ser dificultado ou inviabilizado. Da mesma forma, importadores que buscam expandir sua base de clientes ou entrar em novas regiões encontram uma barreira regulatória que os impede de competir livremente pela demanda.

4. Risco de Subutilização da Capacidade de Importação: se a demanda dos distribuidores "históricos" for menor do que o volume de diesel subvencionado que o importador está apto a oferecer, o importador pode se ver em uma situação de excesso de estoque ou ser forçado a vender o produto sem o benefício da subvenção, gerando prejuízos. A MP não prevê mecanismos claros para lidar com essa eventualidade de forma eficiente e justa para o importador.

5. Violação de Princípios Constitucional do Livre Mercado: a imposição de uma estrutura de oferta baseada em relações contratuais passadas contraria diretamente princípios fundamentais do livre mercado, como a liberdade de contratar, a livre concorrência e a alocação eficiente de recursos consagradas na Constituição da República Federativa do Brasil do 1988. Em vez de permitir que as forças de mercado determinem a distribuição do produto, a MP impõe uma rigidez que pode levar a ineficiências e a um ambiente menos competitivo.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Deputado Márcio Marinho
(REPUBLICANOS - BA)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 18-1 ao Capítulo IV da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 18-1.** Até 31 de maio de 2026, ficam reduzidas a 0,99987 (noventa e nove mil, novecentos e oitenta e sete centésimos de milésimo) as alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep, da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação, da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – Cofins e da Cofins-Importação, incidentes sobre a aquisição de petróleo destinado à produção de óleo diesel de uso rodoviário e de querosene de aviação (QAV).

§ 1º O disposto no caput aplica-se exclusivamente ao produto classificado no código NCM 2709.00.10 (óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos).

§ 2º A redução de que trata o caput será operacionalizada mediante suspensão das contribuições incidentes na aquisição do petróleo, observado que o valor a ser deduzido corresponderá ao produto do fator de redução previsto no caput pelas alíquotas aplicáveis da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins, incidente sobre a parcela do petróleo adquirida destinada à produção de óleo diesel de uso rodoviário, considerada a proporção de 1:1 (um para um) entre o volume de petróleo adquirido e o volume de diesel produzido.

§ 3º Para fins do disposto no § 2º, o adquirente deverá prestar declaração ao fornecedor de petróleo, sob sua responsabilidade, informando o volume destinado à produção de óleo diesel de uso rodoviário, aplicando-se as alíquotas integrais às demais destinações.”

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 estrutura do setor de refino no Brasil passou por mudanças relevantes nos últimos anos, com o surgimento e a consolidação de refinarias não verticalizadas, isto é, unidades que não atuam nas etapas de exploração e produção de petróleo. Trata-se de um segmento recente no país, cuja dinâmica econômica difere substancialmente das empresas integradas, especialmente no que se refere à formação de margens e à capacidade de geração de caixa.

Ao contrário da atividade de exploração de petróleo, caracterizada por maior rentabilidade, o refino opera com margens mais estreitas e elevada dependência de capital de giro para aquisição do insumo básico. Nesse contexto, a previsibilidade de custos e a adequada equalização tributária ao longo da cadeia são fatores determinantes para a sustentabilidade econômica dessas operações.

A recente redução significativa das alíquotas do PIS/Pasep e da Cofins incidentes sobre o óleo diesel de uso rodoviário e o querosene de aviação (QAV), sem a correspondente desoneração na aquisição do petróleo pelas refinarias não verticalizadas, gerou uma distorção relevante no regime não cumulativo dessas contribuições. Na prática, instituiu-se a saída com tributação reduzida ou praticamente nula, mantendo-se, contudo, a incidência integral na etapa de aquisição do insumo.

Esse descompasso tem resultado no acúmulo expressivo de créditos tributários, cuja realização, seja por compensação, seja por ressarcimento, não ocorre com a celeridade necessária para recompor o fluxo de caixa das empresas. Considerando que a carga incidente na aquisição do petróleo supera, em muitos casos, a própria margem de refino, verifica-se uma pressão direta sobre o capital de giro, com efeitos imediatos sobre a capacidade operacional das refinarias.

Como consequência, as empresas são levadas a ajustar preços ou reduzir a produção, o que contraria o objetivo da política pública de assegurar o abastecimento interno e a moderação de preços dos combustíveis. O cenário se torna ainda mais sensível diante do contexto geopolítico internacional, que exige



maior resiliência da cadeia nacional de suprimento de derivados, bem como a ampliação da capacidade de refino no país.

A medida ora proposta busca corrigir essa assimetria, promovendo a neutralidade tributária ao longo da cadeia produtiva, mediante a redução das alíquotas incidentes sobre a aquisição do petróleo na proporção destinada à produção de diesel rodoviário. Trata-se de ajuste pontual e temporário, que preserva a lógica do regime não cumulativo e evita distorções econômicas indesejadas.

Importa destacar que a proposta não implica renúncia de receita por parte da União, uma vez que os créditos atualmente gerados já configuram obrigação futura de compensação ou ressarcimento. Assim, a medida apenas antecipa e racionaliza esse fluxo, não se enquadrando nas hipóteses do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 2000.

Diante do exposto, a aprovação da presente Emenda é medida necessária para assegurar o equilíbrio concorrencial no setor de refino, preservar a capacidade produtiva nacional e garantir o adequado funcionamento da política de abastecimento de combustíveis no país.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação ao inciso XXI do *caput* do art. 3º e ao inciso I do parágrafo único do art. 3º; e acrescente-se inciso I-A ao parágrafo único do art. 3º, todos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, na forma proposta pelo art. 18 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 3º**

.....

XXI - elevar, de forma abusiva, os preços de combustíveis, biocombustíveis e derivados de petróleo, de maneira a resultar em vantagem manifestamente excessiva, não justificada por condições de mercado ou custos, em situações de conflitos geopolíticos ou de calamidade:

.....

Parágrafo único.

I - responderão subsidiariamente pelo pagamento da multa os sócios e administradores, desde que comprovada sua participação, dolo ou fraude, ou na hipótese de impossibilidade de satisfação da obrigação pela pessoa jurídica;

I-A - a lavratura do auto de infração deverá ser precedida de notificação prévia para fins de autorregulização, na forma e nos prazos estabelecidos em regulamento; e,

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aprimorar o regime sancionador aplicável ao setor de combustíveis, nos termos da Lei nº 9.847, de 1999, de modo a assegurar maior coerência regulatória, precisão na tipificação das infrações,



proporcionalidade na aplicação das penalidades e segurança jurídica aos agentes econômicos, em consonância com os objetivos da Medida Provisória.

Inicialmente, a proposta promove o adequado enquadramento jurídico das condutas relacionadas ao descumprimento de obrigações regulatórias, afastando sua vinculação automática ao conceito de “preço abusivo”. Trata-se de categorias distintas: enquanto o descumprimento de obrigações pode decorrer de falhas operacionais ou regulatórias, a caracterização de preço abusivo exige análise econômica específica e verificação de distorções relevantes nas condições de mercado, não podendo ser presumida ou inferida a partir de critérios abstratos ou automáticos.

A emenda também reforça a proporcionalidade na atuação sancionadora ao prever a possibilidade de notificação prévia para fins de autorregulização. Considerando a complexidade das obrigações instituídas pela Medida Provisória, tal mecanismo permite a correção tempestiva de inconsistências, especialmente em hipóteses de natureza formal ou operacional, contribuindo para a eficiência regulatória, a redução da litigiosidade e o incentivo à conformidade voluntária, sem prejuízo da atuação fiscalizatória.

No que se refere à responsabilização pessoal, a proposta aperfeiçoa o regime ao condicionar sua aplicação à comprovação de dolo, fraude ou participação direta na infração, bem como à impossibilidade de satisfação da obrigação pela pessoa jurídica. O ajuste alinha o regime sancionador aos princípios da segurança jurídica, da livre iniciativa e da autonomia patrimonial, evitando a responsabilização automática e assegurando maior previsibilidade aos agentes econômicos.

Dessa forma, a proposta contribui para o aperfeiçoamento do marco regulatório, ao compatibilizar a efetividade da política pública com a previsibilidade das regras, a adequada tipificação das condutas e a aplicação proporcional das sanções.



Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senadora Tereza Cristina
(PP - MS)



Assinado eletronicamente, por Sen. Tereza Cristina

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2851877022>



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se ao § 6º do art. 19 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 19.**

.....

§ 6º O cumprimento do disposto no § 5º será verificado mediante acesso, pela autoridade competente, às informações de comercialização dos importadores habilitados, por meio de documentos fiscais eletrônicos, inclusive notas fiscais eletrônicas, exclusivamente para fins de verificação de conformidade no âmbito do regime de subvenção, observados o sigilo fiscal e a proteção de informações comercialmente sensíveis, nos termos da legislação aplicável.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aprimorar a operacionalização do regime de subvenção econômica à importação de combustíveis, por meio do aperfeiçoamento do disposto no § 6º do art. 19 da Medida Provisória, de modo a assegurar maior clareza normativa, segurança jurídica e previsibilidade na aplicação das regras.

A proposta explicita que o acesso às informações de comercialização dos importadores habilitados deve ocorrer por meio de documentos fiscais eletrônicos, exclusivamente para fins de verificação de conformidade no âmbito do regime de subvenção. O ajuste contribui para delimitar de forma precisa a finalidade do acesso às informações, evitando interpretações ampliativas que possam extrapolar os objetivos da política pública.

Adicionalmente, a emenda reforça a necessidade de observância do sigilo fiscal e da proteção de informações comercialmente sensíveis, em conformidade com a legislação aplicável. Tal medida é essencial para preservar o equilíbrio concorrencial e a confiança dos agentes econômicos, ao mesmo tempo em que assegura à autoridade competente os instrumentos necessários para a adequada fiscalização do cumprimento das obrigações.



O aperfeiçoamento proposto contribui, ainda, para a coerência operacional do regime, ao compatibilizar a transparência exigida para fins de controle e verificação com a proteção de dados estratégicos dos agentes participantes, reduzindo riscos de judicialização e de disfunções na implementação da política pública.

Dessa forma, a emenda fortalece a efetividade do regime de subvenção, ao assegurar maior precisão na aplicação das regras, previsibilidade regulatória e adequada delimitação das obrigações impostas aos agentes econômicos.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Senadora Tereza Cristina
(PP - MS)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se ao *caput* do art. 21 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 21.** Fica a União autorizada a conceder financiamentos, no exercício de 2026, destinados a capital de giro, no montante total de até R\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de reais), aos prestadores de serviços aéreos regulares e às agências de turismo.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade incluir as agências de turismo entre os beneficiários das linhas de financiamento previstas na Medida Provisória nº 1.349, de 2026, reconhecendo seu papel estruturante na cadeia produtiva do turismo e sua estreita integração com o setor de transporte aéreo.

As agências de turismo exercem função essencial na intermediação de serviços, viabilizando o acesso de consumidores ao transporte aéreo, à hospedagem e a outros serviços correlatos. Sua atuação é especialmente relevante em localidades com menor penetração de plataformas digitais ou para públicos que demandam atendimento especializado, contribuindo para a capilaridade e o funcionamento eficiente do mercado de viagens no país.

Nos últimos anos, o setor vem sendo diretamente impactado por sucessivas elevações nos custos do transporte aéreo, decorrentes de fatores como a volatilidade cambial, o aumento do preço internacional dos combustíveis e a restrição de oferta em determinadas rotas. Esse cenário foi intensificado por eventos geopolíticos recentes, que ampliaram a instabilidade no mercado



global de energia, com efeitos imediatos sobre o custo das passagens e, por consequência, sobre a demanda por serviços turísticos.

Como resultado, observa-se significativa compressão das margens operacionais das agências, redução no volume de vendas e aumento expressivo da necessidade de capital de giro, agravado por cancelamentos e remarcações de reservas já efetuadas. Trata-se, portanto, de um segmento diretamente afetado pelas mesmas condições adversas que motivaram a edição da medida provisória.

A exclusão das agências de turismo do acesso às linhas de financiamento cria uma assimetria na política pública, na medida em que alcança apenas parte da cadeia econômica que se pretende preservar. A inclusão ora proposta corrige essa distorção, assegurando tratamento isonômico entre agentes interdependentes e fortalecendo o objetivo de manutenção da atividade econômica, do emprego e da renda no setor.

Dessa forma, a ampliação do acesso ao crédito para as agências de turismo contribui para a estabilização do mercado de viagens, a preservação da rede de prestação de serviços e a continuidade do atendimento à população, em plena consonância com os objetivos que fundamentam a Medida Provisória nº 1.349, de 2026.

Sala da comissão, 14 de abril de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

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

“**Art. XX** Ficam autorizadas a fabricação, importação, exportação e comercialização dos produtos classificados nos códigos NCM 2404.11.00, 2404.12.00, 2404.91.00 e 8543.40.00 a fim de que sejam formalmente enquadrados como bens sujeitos à tributação federal, integrando a base de arrecadação da União.

Parágrafo único. O Poder Executivo deverá no prazo de 120 dias contados da publicação desta Lei estabelecer os critérios de comercialização no território nacional, os quais devem guardar equivalência com os requisitos aplicáveis aos produtos já regulados até a data publicação desta lei.”

JUSTIFICAÇÃO

Na qualidade de membro da *Bancada pela Liberdade Econômica*, entendo que, a presente emenda tem por objetivo criar novas receitas de impostos que permitam à administração aliviar setores altamente tributados, além de direcionar mais recursos para aplacar o aumento dos combustíveis que assola a população e encarece os fretes e o valor da comida do brasileiro. Só em 2025, o Brasil deixou de arrecadar R \$ 7,7 bilhões em impostos estaduais e federais, por não regulamentar



os produtos autorizados nesta emenda, devido à ilegalidade desse comércio.

O comércio ilegal de dispositivos eletrônicos de fumar e outros produtos sustenta o contrabando e direciona lucros para financiar outras atividades graves, como corrupção, tráfico de armas e de drogas. Tributar e fiscalizar adequadamente o produto reduzem as receitas das organizações criminosas e a competitividade do mercado clandestino. Além disso, na saúde, dispositivos ilegais não passam por controle da Anvisa, expondo os usuários a riscos toxicológicos altíssimos e desconhecidos

Por isso, a regulamentação, tributação e fiscalização são essenciais para que as políticas públicas alcancem resultados positivos, além de constituírem recursos que podem ser usados para reduzir os preços dos combustíveis.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 19; e acrescentem-se arts. 19-1 a 19-5 ao Capítulo V da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 19.** Fica instituída, no âmbito da política energética nacional, a diferenciação de preços do Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) conforme sua destinação final, observadas as seguintes categorias:

I – GLP destinado ao consumo residencial, especialmente comercializado em botijões de até 13 kg (P13);

II – GLP destinado ao consumo industrial e comercial, inclusive na modalidade a granel.

.....”

“**Art. 19-1.** O GLP destinado ao consumo residencial deverá observar política de preços específica, com base nos seguintes princípios:

I – prioridade de abastecimento com produção nacional;

II – estabilidade de preços e mitigação de volatilidade internacional;

III – proteção ao consumidor final de baixa renda;

IV – vedação à utilização de parâmetros de precificação vinculados diretamente ao mercado internacional quando houver disponibilidade de produção nacional suficiente.”

“**Art. 19-2.** O GLP destinado ao consumo industrial e comercial:

I – deverá ter sua formação de preços vinculada ao mercado internacional;



II – deverá incorporar custos de importação, logística e variações cambiais;

III – não fará jus a subsídios cruzados decorrentes da política de preços aplicável ao consumo residencial.”

“**Art. 19-3.** Fica vedada a utilização, pelo setor industrial e comercial, de GLP adquirido sob a política de preços destinada ao consumo residencial, sujeitando-se os infratores às sanções cabíveis.”

“**Art. 19-4.** Compete à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP):

I – regulamentar os critérios de segregação de mercado e rastreabilidade do GLP;

II – fiscalizar a destinação do produto;

III – estabelecer mecanismos de controle para evitar desvio de finalidade;

IV – definir parâmetros técnicos para diferenciação de preços.”

“**Art. 19-5.** O Poder Executivo, em articulação com o Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), adotará medidas para:

I – corrigir distorções tributárias decorrentes da aplicação do regime monofásico do ICMS incidente sobre o GLP;

II – assegurar que o creditamento do ICMS nas operações com GLP a granel observe, sempre que cabível, proporcionalidade com o valor efetivo das respectivas notas fiscais;

III – promover, no âmbito de suas competências e em coordenação com os Estados, a adequação do tratamento tributário aplicável ao segmento industrial, inclusive com vistas ao retorno ao regime ad valorem, de modo a evitar subsídios cruzados indevidos e preservar o equilíbrio arrecadatório dos Estados.”



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 corrigir distorções estruturais na formação de preços do Gás Liquefeito de Petróleo (GLP), de modo a alinhar a política energética nacional aos princípios da modicidade tarifária, da segurança de abastecimento e da proteção ao consumidor residencial.

Atualmente, a ausência de distinção normativa clara entre o GLP destinado ao consumo doméstico e aquele utilizado por agentes industriais e comerciais resulta em ineficiências alocativas, além de possibilitar a ocorrência de subsídios cruzados implícitos e desvios de finalidade. Tal configuração compromete a efetividade de políticas públicas voltadas à garantia de acesso ao gás de cozinha, especialmente para as famílias de baixa renda.

A proposta introduz a segregação formal de mercados, reconhecendo a natureza essencial do GLP residencial, notadamente o comercializado em botijões de até 13 kg (P13), e permitindo a adoção de política de preços específica, menos exposta à volatilidade do mercado internacional quando houver disponibilidade de produção nacional suficiente. Trata-se de medida que reforça a função social do energético, conferindo maior previsibilidade e estabilidade ao consumidor final.

Por outro lado, estabelece-se que o GLP destinado ao consumo industrial e comercial siga lógica de precificação aderente às condições de mercado, com a devida internalização de custos internacionais, logísticos e cambiais. Essa diferenciação promove maior



eficiência econômica, elimina distorções competitivas e assegura a correta sinalização de preços para os agentes produtivos.

Adicionalmente, a proposta fortalece o papel regulador da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), ao prever mecanismos de rastreabilidade, fiscalização e controle, fundamentais para coibir desvios de destinação e garantir a integridade do modelo proposto.

Por fim, ao prever a articulação com o Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), a emenda também busca assegurar coerência tributária e equilíbrio federativo, evitando impactos arrecadatórios indesejados.

Dessa forma, a medida contribui para a promoção da justiça tarifária, da eficiência regulatória e da proteção social, sem implicar a criação de novos encargos fiscais, representando um avanço na racionalização do mercado de GLP no Brasil.

Sala da comissão, 13 de abril de 2026.

Deputado Delegado Paulo Bilynskyj
(PL - SP)

