



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1363, de 2026**, que *"Autoriza a concessão de subvenção econômica aos produtores e importadores de óleo diesel de uso rodoviário no País, no valor de R\$ 1,12 (um real e doze centavos) por litro comercializado, com o objetivo de estabilizar preço e oferta, de modo a garantir o abastecimento nacional do referido combustível, em decorrência do choque de oferta derivado do conflito bélico no Oriente Médio."*

| PARLAMENTARES | EMENDAS N°S |
|---|------------------------------|
| Deputado Federal Heitor Schuch (PSD/RS) | 001 |
| Deputado Federal Saullo Vianna (MDB/AM) | 002 |
| Senador Izalci Lucas (PL/DF) | 003 |
| Deputado Federal Paulo Pimenta (PT/RS) | 004 |
| Senador Ciro Nogueira (PP/PI) | 005 |
| Deputado Federal Beto Preto (PSD/PR) | 006 |
| Deputado Federal Lafayette de Andrada (PL/MG) | 007; 008; 009 |
| Deputado Federal General Girão (PL/RN) | 010; 011; 012; 013 |
| Deputada Federal Bia Kicis (PL/DF) | 014; 015; 016; 017; 018; 019 |

TOTAL DE EMENDAS: 19



EMENDA Nº - CMMPV 1363/2026
(à MPV 1363/2026)

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

“**Art.** Ficam autorizadas a fabricação, importação, exportação e comercialização dos 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, a fim de que sejam formalmente enquadrados como bens sujeitos à tributação federal, integrando a base de arrecadação da União.

§ 1º As receitas decorrentes do caput deste artigo constituirão, no exercício financeiro de 2026, em caráter extraordinário, fonte de receita para mitigação dos impactos econômicos causados pelo choque no mercado internacional de energia decorrentes de conflitos no Oriente Médio nos termos desta lei.

§ 2º O Poder Executivo deverá no prazo de 60 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

A presente proposta legislativa tem por objetivo fundamental a criação de uma nova fonte de receitas extraordinárias por meio da regulamentação e tributação dos dispositivos eletrônicos de fumar. Esta medida visa aparelhar o Estado com os



recursos necessários para mitigar os severos impactos econômicos causados pela volatilidade do mercado internacional de energia, especificamente no que tange ao preço dos combustíveis, evitando novos aumentos que oneram o frete, a produção de alimentos e o custo de vida da população brasileira.

O cenário global atual, marcado por conflitos no Oriente Médio, elevou o preço do petróleo a patamares acima de US\$ 100 por barril, gerando riscos inflacionários e instabilidade econômica. Diante da necessidade de manter a neutralidade fiscal e, ao mesmo tempo, proteger o consumidor final, a tributação dos dispositivos eletrônicos de fumar e outros produtos correlatos apresenta-se como uma alternativa tributária bastante eficiente, uma vez que se estima que, somente em 2025, o Brasil deixou de arrecadar aproximadamente R\$ 13,9 bilhões em impostos federais e estaduais devido à falta de tributação desse setor.

Além disso, o comércio ilegal desses 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.

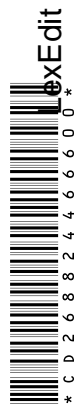
Pelo exposto, e visando dotar o Governo Federal de mecanismos eficazes para amortecer choques externos no setor de combustíveis sem comprometer as metas fiscais, solicitamos o apoio dos nobres pares para a aprovação desta medida.



Sala da comissão, 2 de junho de 2026.



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268824466600>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Heitor Schuch





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Saullo Vianna

EMENDA Nº - CMMPV 1363/2026
(à MPV 1363/2026)

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

“**Art. 5º** - A. Fica a União autorizada a conceder subvenção econômica ao preço do óleo diesel adquirido para o abastecimento de embarcações brasileiras empregadas na prestação regular de serviços de transporte aquaviário coletivo de passageiros, com o objetivo de mitigar os efeitos do choque de oferta internacional de combustíveis, preservar a continuidade do serviço, contribuir para a modicidade tarifária e assegurar a mobilidade essencial de populações ribeirinhas, insulares e de localidades de difícil acesso.

§ 1º A subvenção de que trata o caput observará, no que couber, o valor unitário por litro, o prazo de vigência, os critérios de operacionalização, os limites orçamentários e as condições de habilitação estabelecidos nesta Medida Provisória para o óleo diesel de uso rodoviário.

§ 2º Para os fins deste artigo, consideram-se embarcações brasileiras empregadas na prestação regular de serviços de transporte aquaviário coletivo de passageiros aquelas inscritas ou registradas perante a autoridade marítima competente e utilizadas por pessoa jurídica, cooperativa, associação, empresário individual ou outro operador regularmente autorizado, licenciado, permissionário, concessionário ou cadastrado perante o poder público competente para a prestação de serviço de transporte aquaviário de passageiros.

§ 3º A subvenção econômica de que trata este artigo somente poderá alcançar o óleo diesel efetivamente destinado ao abastecimento das embarcações referidas no § 2º, vedada sua utilização para finalidade diversa daquela declarada no processo de habilitação.



§ 4º Terão prioridade, na regulamentação e na execução da subvenção prevista neste artigo, os serviços de transporte aquaviário coletivo de passageiros que atendam:

I – populações ribeirinhas, insulares ou tradicionais;

II – localidades isoladas ou de difícil acesso;

III – regiões nas quais o transporte aquaviário constitua meio predominante ou indispensável de deslocamento de pessoas;

IV – rotas essenciais para acesso a serviços públicos de saúde, educação, assistência social, abastecimento, trabalho, renda e integração regional;

V – municípios situados na Amazônia Legal ou em regiões hidrográficas nas quais a navegação interior desempenhe função equivalente à do transporte rodoviário.

§ 5º O Poder Executivo poderá estabelecer limites quantitativos, critérios de priorização territorial, parâmetros de consumo elegível, cadastros específicos, mecanismos de rastreabilidade, exigências documentais e demais condições necessárias à adequada execução, fiscalização e controle da subvenção.”

“**Art. 5º** - B. Poderão habilitar-se ao recebimento da subvenção econômica de que trata o art. 5º-A os agentes econômicos que, cumulativamente.

I – comprovarem a regularidade da embarcação perante a autoridade marítima competente;

II – comprovarem a prestação regular de serviço de transporte aquaviário coletivo de passageiros;

III – indicarem as rotas, linhas, itinerários ou áreas de operação atendidas;

IV – apresentarem estimativa de consumo de óleo diesel compatível com a capacidade, a operação e a frequência do serviço prestado;

V – comprometerem-se a refletir o benefício econômico da subvenção na formação dos preços, tarifas ou condições de prestação do serviço, nos termos definidos em regulamento;

VI – autorizarem o compartilhamento, entre os órgãos competentes, das informações fiscais, cadastrais, operacionais e de abastecimento necessárias à apuração, pagamento, fiscalização e controle da subvenção;



VII – emitirem ou apresentarem os documentos fiscais e operacionais exigidos em regulamento para comprovação da aquisição e destinação do óleo diesel subvencionado.

§ 1º O regulamento poderá definir procedimento simplificado de habilitação para pequenos operadores, cooperativas, associações e prestadores que atuem em localidades isoladas, desde que preservados os requisitos mínimos de controle, transparência e comprovação da destinação do combustível.

§ 2º A concessão da subvenção poderá ser operacionalizada diretamente ao produtor, importador, distribuidor, revendedor, fornecedor credenciado ou operador habilitado, conforme sistemática definida em regulamento, observados os princípios da eficiência, rastreabilidade, economicidade, prevenção a fraudes e controle do gasto público.

§ 3º A autoridade competente poderá instituir cadastro nacional específico de embarcações, operadores, rotas, fornecedores e volumes elegíveis à subvenção prevista no art. 5º - A.”

“Art. 5º - C. O pagamento da subvenção econômica prevista no art. 5º - A. ficará condicionado à comprovação da aquisição, da destinação e do consumo do óleo diesel nas embarcações habilitadas, nos termos do regulamento.

§ 1º O beneficiário, fornecedor ou agente habilitado será responsável pela exatidão, veracidade e completude das informações prestadas.

§ 2º A utilização do óleo diesel subvencionado para finalidade diversa da prevista no art. 5º - A. sujeitará o infrator:

I – à devolução integral dos valores recebidos ou indevidamente apropriados, atualizados na forma da legislação aplicável;

II – à suspensão ou exclusão do programa de subvenção;

III – às sanções administrativas previstas na Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, sem prejuízo da responsabilidade civil, penal e por improbidade administrativa, quando cabível.

§ 3º A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, a autoridade marítima, os órgãos fazendários e os órgãos setoriais competentes poderão atuar de forma integrada na fiscalização da subvenção prevista no art. 5º - A.”

“Art. 5º - D. As despesas decorrentes da subvenção econômica prevista no art. 5º - A. correrão à conta das dotações orçamentárias consignadas ao órgão



ou entidade competente, observada a disponibilidade orçamentária e financeira, os limites estabelecidos na programação orçamentária e financeira e a legislação fiscal aplicável.

Parágrafo único. O Poder Executivo poderá limitar a execução da subvenção de que trata o art. 5º - A. por exercício financeiro, região, rota, tipo de serviço, volume de combustível ou categoria de beneficiário, de modo a compatibilizá-la com a disponibilidade orçamentária e com a finalidade emergencial prevista nesta Medida Provisória.”

“**Art. 5º - E.** Os benefícios previstos nesta Medida Provisória estendem-se ao transporte de cargas e mercadorias em geral.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar a Medida Provisória nº 1.363, de 30 de maio de 2026, para incluir, no âmbito da autorização de subvenção econômica ao óleo diesel, o combustível utilizado por embarcações brasileiras empregadas na prestação regular de serviços de transporte aquaviário coletivo de passageiros.

A Medida Provisória nº 1.363, de 2026, foi editada com a finalidade expressa de autorizar a concessão de subvenção econômica ao óleo diesel, em razão do choque de oferta decorrente do conflito bélico no Oriente Médio, buscando estabilizar preço e oferta e garantir o abastecimento nacional do combustível. A própria estrutura da Medida Provisória reconhece, portanto, que a elevação abrupta e extraordinária do custo do diesel produz impactos sistêmicos sobre serviços essenciais, cadeias econômicas, mobilidade, abastecimento e funcionamento regular da economia nacional.

Entretanto, a redação original concentra a subvenção no óleo diesel de uso rodoviário, deixando fora do alcance da política pública emergencial um segmento igualmente essencial em diversas regiões do País: o transporte aquaviário coletivo de passageiros. Em Estados da Região Norte, em áreas ribeirinhas, insulares e em localidades de difícil acesso, a embarcação não é meio alternativo ou complementar de transporte. Ela é, muitas vezes, o próprio



equivalente funcional da estrada, do ônibus intermunicipal e do transporte público regular.

Nessas localidades, o transporte aquaviário é indispensável para o exercício concreto do direito de ir e vir, para o acesso a serviços públicos de saúde e educação, para o deslocamento ao trabalho, para o abastecimento de comunidades e para a integração econômica e social de territórios que não dispõem de infraestrutura rodoviária suficiente. A exclusão desse modal da política emergencial de subvenção ao diesel cria assimetria injustificada entre populações que dependem de rodovias e populações que dependem dos rios.

A presente emenda busca corrigir essa lacuna, sem desorganizar a arquitetura jurídica da Medida Provisória. Por isso, não se propõe uma subvenção ampla, descontrolada ou sem critérios. Ao contrário, o texto condiciona o benefício à prestação regular de serviço de transporte aquaviário coletivo de passageiros, à comprovação da regularidade da embarcação, à identificação de rotas ou áreas de operação, à compatibilidade do consumo declarado com a atividade exercida, à rastreabilidade fiscal e à fiscalização integrada pelos órgãos competentes.

A proposta também preserva a responsabilidade fiscal. O texto subordina expressamente a execução da subvenção à disponibilidade orçamentária e financeira, autoriza o Poder Executivo a estabelecer limites quantitativos, territoriais e operacionais e permite a priorização de rotas essenciais, especialmente aquelas voltadas ao atendimento de populações ribeirinhas, insulares, tradicionais e de localidades isoladas.

A medida guarda coerência com a tradição legislativa brasileira de reconhecer a especificidade do combustível utilizado em embarcações. A Lei nº 9.445, de 14 de março de 1997, já autoriza subvenção econômica ao preço do óleo diesel consumido por embarcações pesqueiras nacionais. Mais recentemente, o Congresso Nacional passou a debater a ampliação dessa lógica para outras hipóteses de relevante interesse público, como demonstram proposições voltadas à atualização e ampliação da subvenção para embarcações brasileiras de pesca e para embarcações de passageiros.

O próprio debate legislativo sobre o PL nº 5.220, de 2023, parte da premissa de que as embarcações de transporte de passageiros exercem função



social essencial, especialmente em Estados como Amazonas, Pará, Amapá, Acre e demais unidades federativas com forte dependência hidroviária. A justificativa da matéria reconhece que a alta do óleo diesel impacta diretamente o custo das passagens e pode restringir o acesso da população ribeirinha à mobilidade básica.

Sob a perspectiva constitucional, a emenda realiza valores diretamente associados à dignidade da pessoa humana, à redução das desigualdades regionais, à integração nacional, à eficiência dos serviços públicos, à defesa do consumidor e à continuidade dos serviços essenciais. Também dialoga com o princípio da modicidade tarifária, uma vez que o custo do combustível representa parcela expressiva da estrutura de custos do transporte aquaviário de passageiros.

Há, ainda, fundamento federativo relevante. Municípios amazônicos e comunidades ribeirinhas frequentemente enfrentam custos logísticos muito superiores aos observados em centros urbanos conectados por rodovias. Quando o preço do diesel sobe de forma abrupta, o impacto não se limita ao operador da embarcação: ele se transmite ao preço da passagem, ao custo de alimentos, medicamentos, insumos escolares, materiais de construção e demais bens transportados ou acessados por via fluvial.

Portanto, a subvenção aqui proposta não constitui privilégio setorial. Trata-se de instrumento emergencial de proteção da mobilidade essencial, de preservação da conectividade territorial e de mitigação dos efeitos sociais de um choque externo de combustíveis sobre populações vulneráveis e regiões estruturalmente dependentes do transporte hidroviário.

A emenda também se preocupa com a governança da política pública. Por essa razão, prevê mecanismos de habilitação, controle, compartilhamento de informações, fiscalização, responsabilização por desvio de finalidade, devolução de valores indevidamente recebidos e possibilidade de exclusão do programa. A intenção é garantir que o benefício alcance efetivamente o serviço de transporte aquaviário coletivo de passageiros, e não se converta em subsídio genérico ou de difícil controle.

Do ponto de vista da técnica legislativa, a emenda insere dispositivos autônomos no Capítulo I da Medida Provisória, preservando a lógica de subvenção



econômica já adotada no texto original, mas criando regime próprio para o transporte aquaviário de passageiros. Essa solução evita confusão conceitual com o diesel rodoviário, respeita as especificidades do setor aquaviário e permite regulamentação adequada pelo Poder Executivo.

A urgência e a relevância da medida são evidentes. Se o fundamento da Medida Provisória é a necessidade de estabilizar preço e oferta de diesel diante de choque internacional, não há razão material para excluir justamente as comunidades que dependem do diesel para se deslocar por rios, lagos, furos, igarapés e canais. Para milhões de brasileiros, o impacto do diesel não chega apenas pela bomba do caminhão ou do ônibus; chega pela passagem da embarcação, pela lancha de linha, pelo barco regional, pelo transporte coletivo fluvial e pela rota que conecta a comunidade ao restante do País.

A emenda estende os benefícios previstos na Medida Provisória ao transporte de cargas e mercadorias em geral.

Assim, a presente emenda amplia o alcance social da Medida Provisória nº 1.363, de 2026, reforça sua coerência federativa, protege populações vulneráveis, contribui para a modicidade tarifária, preserva a continuidade de serviço essencial e assegura tratamento isonômico entre diferentes realidades territoriais brasileiras.

Diante do exposto, solicita-se o apoio dos nobres Pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 2 de junho de 2026.

Deputado Saullo Vianna
(MDB - AM)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

EMENDA Nº - CMMPV 1363/2026
(à MPV 1363/2026)

Acrescentem-se § 3º ao art. 2º, §§ 4º-1 e 9º ao art. 3º e art. 5º-1 ao Capítulo I da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 2º**

.....

§ 3º A ANP manterá atualizado e disponível ao público relatório mensal contendo os valores totais agregados pagos a cada produtor ou importador habilitado, bem como a íntegra dos termos de adesão firmados, preservado o sigilo fiscal relativo aos dados individualizados das Notas Fiscais Eletrônicas (NF-e) mencionado no inciso IV do caput.”

“**Art. 3º**

.....

§ 4º-1. A validade do ato administrativo de que trata o § 4º fica adstrita à sua devida motivação técnica e financeira, a ser obrigatoriamente materializada por meio de relatório detalhado publicado de forma simultânea ao ato, o qual deverá demonstrar, mediante fundamentação contábil, que a alteração ou interrupção da subvenção atende à Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, e à efetiva disponibilidade orçamentária da União.

.....

§ 9º Havendo indícios de irregularidades ou fraudes nos termos de adesão de que trata o Anexo I, apontados em auditorias, a ANP promoverá a suspensão cautelar imediata dos repasses.”

“**Art. 5º-1.** O Poder Executivo encaminhará ao Congresso Nacional, bimestralmente, relatório consolidado sobre a execução da subvenção econômica de que trata esta Medida Provisória, contendo, no mínimo:

I – o montante total dos valores pagos;



II – a relação das empresas beneficiadas e os respectivos volumes comercializados;

III – a demonstração do impacto da subvenção no preço final ao consumidor; e

IV – a estimativa das economias geradas para os setores produtivos atendidos.”

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 emenda apresentada busca aperfeiçoar os mecanismos de transparência, controle e motivação da Medida Provisória (MPV) nº 1.363, de 30 de maio de 2026, garantindo que a execução da subvenção econômica de R\$ 11 bilhões ocorra sob rigorosa vigilância institucional.

A primeira proposta, relativa à publicidade ativa, justifica-se pela necessidade de equilibrar o sigilo fiscal das operações individuais com o direito da sociedade de monitorar a destinação de vultosos recursos públicos. Ao prever um painel de transparência com dados agregados e a íntegra dos termos de adesão, a emenda transforma atos administrativos em dados acessíveis, sem violar a privacidade das notas fiscais eletrônicas.

Quanto à motivação dos atos do Ministério da Fazenda, é essencial garantir que a discricionariedade de alterar ou interromper a subvenção a cada dois meses não se converta em arbítrio. A exigência de um relatório técnico e financeiro detalhado, fundamentado na Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, vincula a validade do ato à sua demonstração contábil, assegurando que a política pública de abastecimento seja gerida com base na efetiva disponibilidade orçamentária.

No tocante à proteção do patrimônio público, julgamos relevante a existência de um mecanismo ágil de autotutela administrativa. Como a sistemática da MPV nº 1.363, de 2026, baseia-se na responsabilidade dos beneficiários pela



veracidade das informações prestadas, a autorização para que a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) promova a suspensão cautelar imediata dos repasses diante de indícios de fraudes apontados em auditorias é uma medida prudencial indispensável. Essa prerrogativa permite estancar possíveis pagamentos indevidos de forma preventiva.

Por fim, a obrigatoriedade de prestação de contas bimestral ao Congresso Nacional justifica-se pela natureza extraordinária e pelo papel transversal do diesel na economia. Esse fluxo constante de informações permite ao Poder Legislativo avaliar se o subsídio está, de fato, garantindo a modicidade de preços e a estabilidade logística diante do conflito no Oriente Médio, conferindo maior eficácia e legitimidade democrática à medida emergencial.

Sala da comissão, 1 de junho de 2026.

Senador Izalci Lucas
(PL - DF)



EMENDA Nº - CMMPV 1363/2026
(à MPV 1363/2026)

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

“**Art.** Os sindicatos, associações e cooperativas de transportadores autônomos de cargas que atendam aos requisitos deste artigo poderão instalar e operar pontos de abastecimento de combustíveis para consumo próprio de seus cooperados, associados e filiados, observado o disposto nesta Lei.

§ 1º Ficam dispensadas de autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP – as instalações de pontos de abastecimento com capacidade de armazenagem de até 30 m³ (trinta metros cúbicos).

§ 2º Aplicam-se às instalações de que trata o § 1º as mesmas exigências técnicas, operacionais, de segurança e de controle previstas para instalações com capacidade inferior a 15 m³ na regulamentação vigente.

§ 3º Permanecem obrigatórias as demais disposições relativas ao uso para consumo próprio, inclusive quanto à vedação de comercialização de combustíveis a terceiros.

§ 4º As instalações poderão conter até 3 (três) tanques aéreos com bacia de contenção, com capacidade individual de até 30.000 (trinta mil) litros cada.

§ 5º Os pontos de abastecimento deverão observar distância mínima de 30 (trinta) metros de vertentes, arroios e rios.

§ 6º O disposto neste artigo aplica-se independentemente de previsão em normas infralegais da ANP.

§ 7º Os requisitos técnicos, operacionais e de segurança, inclusive de licenças diversas aplicáveis aos pontos de abastecimento de que trata este artigo serão aqueles definidos pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP –, não podendo Estados, Distrito Federal ou Municípios exigir requisitos diversos ou adicionais sobre as matérias já disciplinadas pela regulamentação federal.



§ 8º Para os fins do disposto neste artigo:

I – consideram-se sindicatos, associações e cooperativas de transportadores autônomos de cargas aquelas que atendam cumulativamente aos seguintes requisitos:

a) comprovem, por meio do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC –, que possuam, no mínimo, 60% (sessenta por cento) de Transportadores Autônomos de Cargas – TAC –, admitidos aqueles legalmente equiparados, devendo tal condição ser complementada por meio de ficha de matrícula da cooperativa que comprove a condição de associado;

b) sejam compostas, em sua diretoria, por transportadores com registro ativo no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC – há, no mínimo, 5 (cinco) anos;

c) para as associações e cooperativas a obrigatoriedade de estarem vinculadas à economia solidaria através do Cadastro Nacional de Empreendimentos Econômicos Solidários – CADSOL.”

“**Art.** Os Sindicatos e as Associações e Cooperativas de Transportadores Autônomos de Cargas vinculados à economia solidaria através do cadastro no CADSOL, bem como suas federações e confederações, que atendam aos requisitos previstos nesta Lei, deverão adquirir combustíveis destinados exclusivamente ao consumo próprio de seus cooperados, associados, filiados e prestadores de serviços vinculados às suas atividades, diretamente dos agentes integrantes da cadeia econômica de abastecimento de combustíveis, desde que destinada exclusivamente ao consumo próprio dos beneficiários previstos nesta Lei, vedada a comercialização a terceiros.

§ 1º Para os fins deste artigo, consideram-se agentes integrantes da cadeia econômica de abastecimento de combustíveis:

I – produtores;

II – refinarias;

III – centrais petroquímicas;

IV – formuladores;

V – importadores;

VI – agentes de comércio exterior;

VII – distribuidores;

VIII – transportadores-Revendedores-Retalhistas – TRRs;



IX – operadores de terminais;

X – comercializadores; e

XI – quaisquer outros agentes econômicos que produzirem, importarem, comercializarem, armazenarem, movimentarem ou fornecerem combustíveis.

§ 2º A aquisição de combustíveis realizada na forma deste artigo deverá ocorrer mediante contratação direta, inclusive por importação própria ou por intermédio de agente autorizado, observada a legislação tributária, aduaneira, ambiental, sanitária e de segurança aplicável.

§ 3º As cooperativas, federações e confederações abrangidas por esta Lei terão direito de contratar, em condições isonômicas e não discriminatórias, serviços de armazenagem, movimentação, transbordo, carregamento e descarga de combustíveis em terminais, bases e demais instalações.

§ 4º A autorização prevista nesta lei independe de previsão específica em regulamentos, resoluções, portarias ou demais atos normativos infralegais.

§ 5º As federações e confederações constituídas por sindicatos, associações e cooperativas de transportadores autônomos de cargas serão classificadas como grandes consumidoras para fins de aquisição direta de combustíveis, considerada a soma da capacidade de consumo de suas filiadas, observadas as condições estabelecidas nesta Lei.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir tratamento diferenciado às cooperativas de transportadores rodoviários de cargas, compostas majoritariamente por Transportadores Autônomos de Cargas – TAC –, permitindo a instalação e operação de pontos de abastecimento próprios com parâmetros adequados à sua realidade operacional.

Atualmente, a regulamentação vigente estabelece limite de capacidade que impõe a necessidade de autorização para instalações de maior porte, o que gera custos e entraves incompatíveis com a estrutura das cooperativas de pequeno e médio porte. A proposta amplia esse limite para



até 30m³ exclusivamente para cooperativas que atendam a critérios objetivos, mantendo todas as exigências de segurança e controle.

A medida promove redução de custos logísticos, maior eficiência operacional e fortalecimento da organização coletiva dos transportadores autônomos, sem comprometer os padrões técnicos e ambientais já estabelecidos.

Além disso, a possibilidade de aquisição direta de combustíveis e o reconhecimento como grandes consumidores contribuem para melhorar as condições de negociação, refletindo diretamente na redução do custo operacional e na sustentabilidade econômica da atividade.

Adicionalmente, o cenário recente de instabilidade geopolítica no Oriente Médio, com tensões envolvendo o Irã e impactos no fluxo de petróleo pelo Estreito de Ormuz, gerou forte volatilidade nos preços internacionais e comportamento especulativo na cadeia de distribuição de combustíveis no Brasil, elevando o preço do óleo diesel mesmo sem reajustes imediatos por parte da Petrobras. Tal situação evidenciou a vulnerabilidade do setor de transporte rodoviário de cargas à intermediação e às oscilações externas, reforçando a necessidade de mecanismos que permitam a aquisição direta em escala pelas cooperativas, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, 5 de junho de 2026.

Deputado Paulo Pimenta
(PT - RS)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1363/2026
(à MPV 1363/2026)

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

“**Art.** O Poder Executivo Federal deverá publicar, em sítio eletrônico oficial, relatório pormenorizado sobre as subvenções econômicas concedidas com base nesta Medida Provisória, indicando dentre outras informações, a localização dos beneficiários, bem como a estimativa dos impactos econômicos e fiscais dos recursos utilizados.”

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.363, de 2026, autoriza a União a conceder subvenção econômica aos produtores e importadores de óleo diesel de uso rodoviário no País, no valor de R\$ 1,12 (um real e doze centavos) por litro comercializado, com o objetivo de estabilizar preço e oferta, de modo a garantir o abastecimento nacional do referido combustível, em decorrência do choque de oferta derivado do conflito bélico no Oriente Médio.

A Exposição de Motivos da MP ressalta que é a medida representa um aperfeiçoamento de outras iniciativas adotadas recentemente. O Governo ressalta que “a experiência decorrente da operacionalização das Medidas Provisórias nº 1.340, de 12 de março de 2026, e nº 1.349, de 7 de abril de 2026, evidenciou a necessidade superveniente de aperfeiçoamento dos mecanismos de concessão das subvenções econômicas destinadas ao setor de combustíveis, especialmente quanto à modulação de uma sistemática menos burocrática e mais eficiente para minoração dos efeitos negativos derivados do conflito bélico. Com efeito, as referidas subvenções econômicas possuem uma metodologia de



parametrização de preços, com estabelecimento de preços de referência e preços de comercialização, que, além de gerarem complexidades na atuação dos agentes econômicos, tem o condão de tornar a sistemática de pagamento e aferição da subvenção burocrática e morosa”.

Também afirma que a medida é relevante por causa da essencialidade do óleo diesel para o funcionamento da economia nacional, tendo em vista sua ampla utilização nos setores de transporte de cargas, mobilidade urbana, produção agropecuária e distribuição de bens e serviços em todo o território nacional.

Sobre os impactos fiscais, a citada Exposição de Motivos ressalta que as despesas com a subvenção econômica possuem caráter temporário e discricionário, estando sujeitas à disponibilidade orçamentária e financeira e estima **impacto orçamentário-financeiro da ordem de R\$ 11 bilhões no exercício financeiro de 2026.**

Assim, o objetivo da emenda ora apresentada é fornecer a devida transparência nos impactos econômicos e fiscais envolvidos nessas subvenções econômicas com o objetivo de analisar a qualidade da despesa pública.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres parlamentares e do relator da matéria, no sentido de acatar a emenda aqui proposta.

Sala da comissão, 8 de junho de 2026.

Senador Ciro Nogueira
(PP - PI)
Senador





CONGRESSO NACIONAL
Emenda Supressiva nº

EMENDA Nº - CMMPV 01363/2026
(à MPV 1363/2026)

Suprima-se o art. 6º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda supressiva tem por objetivo retirar do texto da Medida Provisória nº 1.363, de 2026, o art. 6º, por entender que o dispositivo em questão trata-se de proposta estranha à medida apresentada para o setor rodoviário que diz respeito aos aspectos de frete, demandando maior aprofundamento técnico, jurídico e orçamentário e, especialmente, por não contemplar o setor de transporte de passageiros rodoviários que utilizam os serviços municipais urbanos, estaduais, interestaduais e internacionais.

A supressão proposta busca preservar a lisura e segurança jurídica, evitar possíveis conflitos de interpretação e permitir que eventual matéria tratada no referido dispositivo seja debatida de forma mais ampla pelo Congresso Nacional, com a participação dos setores envolvidos e observância do devido processo legislativo.

Além disso, o setor aéreo monopolizado por três empresas já foi objeto anteriormente contemplado com as medidas de remissão, renegociação e flexibilização de obrigações financeiras por meio da Lei ° 13.319, de 2016 e da Lei nº 14.034, de 2020, que criaram mecanismos ao setor que reiteradamente deixa de pagar seus compromissos legais, no valor de mais de 1,5 bilhão ao setor aéreo, assim ratificado em resposta ao Requerimento de Informação nº ° 105/2022 e respondido pelo Ministério da Infraestrutura conforme Ofício nº 1016/2022/ASPAR/GM, de 10 de maio de 2022, remetido à Câmara dos Deputados



e disponível para consulta pública. Nessa toada, a manutenção de contumaz benefício extraordinário, sem demonstração objetiva de imprescindibilidade, proporcionalidade e impacto fiscal, pode configurar tratamento favorecido a determinado setor econômico, que utiliza-se desse modus operandi reprovável.

Não obstante, a recorrente prática e premissa de cobrar do consumidor final na compra de passagens e não repassar o valor estipulado em lei aos Órgãos responsáveis pela segurança de voo e infraestrutura necessária, configura-se como apropriação irregular e conduta contínua abusiva por parte das empresas aéreas.

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

Sala da comissão, 8 de junho de 2026.

Deputado Beto Preto
(PSD - PR)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL
GABINETE DO DEPUTADO LAFAYETTE DE ANDRADA

EMENDA Nº - CMMPV 01363/2026
(à MPV 1363/2026)

Dê-se à alínea “b” do inciso II do § 1º do art. 1º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 1º

§ 1º

II -

b) distribuição de combustíveis líquidos, relativamente às operações de importação de óleo diesel de uso rodoviário realizadas por conta própria, por conta e ordem de terceiro ou por encomenda, na forma permitida pela regulação da ANP; e

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A redação proposta nesta Emenda explicita as modalidades operacionais usualmente utilizadas pelo mercado de importação e distribuição, reduzindo controvérsias interpretativas sobre a elegibilidade de agentes autorizados pela ANP quando atuarem como importadores.



O ajuste amplia a segurança jurídica, preserva a neutralidade regulatória entre modelos operacionais equivalentes e evita assimetrias concorrenciais indevidas.

Sala da comissão, 8 de junho de 2026.

Deputado Lafayette de Andrada
(PL - MG)
Vice-líder do PL





CONGRESSO NACIONAL
GABINETE DO DEPUTADO LAFAYETTE DE ANDRADA

EMENDA Nº - CMMPV 01363/2026
(à MPV 1363/2026)

Acrescentem-se §§ 9º a 11 ao art. 3º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

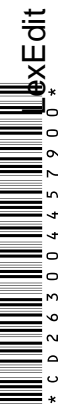
“Art. 3º

.....

§ 9º Na fiscalização do repasse da subvenção econômica e na apuração de eventual elevação abusiva de preços do óleo diesel de uso rodoviário, a ANP deverá considerar, de forma motivada e individualizada, as especificidades econômicas, tributárias, logísticas e regulatórias das operações de produção, importação, distribuição e comercialização, inclusive custos de frete, prêmio, seguro, armazenagem, internalização, mistura obrigatória, tributação, variação cambial, custo de reposição e diferenciais logísticos regionais.

§ 10. A mera variação de preços, quando amparada em fundamentos econômicos verificáveis, não caracterizará, por si só, prática abusiva, devendo eventual autuação ser precedida de análise técnica específica que demonstre a ausência de justa causa econômica para a elevação praticada.

§ 11. A apuração de eventual conduta anticoncorrencial observará as competências próprias do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, especialmente do Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE, sem prejuízo da competência regulatória e fiscalizatória da ANP quanto ao cumprimento das obrigações previstas nesta Medida Provisória e em sua regulamentação.”



JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda busca conferir maior segurança jurídica e objetividade à fiscalização do repasse da subvenção econômica, sem afastar ou reduzir a competência fiscalizatória da ANP.

O mercado de óleo diesel de uso rodoviário possui dinâmica econômica complexa, influenciada por variáveis como cotação internacional, câmbio, frete, prêmio, seguro, custos portuários, armazenagem, tributação, mistura obrigatória, custo de reposição e diferenças logísticas regionais. Assim, a mera variação de preços não pode ser tratada, isoladamente, como prática abusiva, sobretudo quando houver fundamentos econômicos verificáveis que justifiquem a recomposição de custos.

A proposta preserva integralmente o interesse público subjacente à subvenção, especialmente a necessidade de assegurar o efetivo repasse do benefício e impedir sua apropriação indevida como margem. Ao mesmo tempo, evita autuações automáticas ou dissociadas da realidade operacional do setor.

A Emenda também resguarda a adequada repartição de competências institucionais: a ANP permanece responsável pela fiscalização regulatória do programa e do cumprimento das obrigações previstas na Medida Provisória, enquanto eventuais condutas anticoncorrenciais devem observar o regime jurídico próprio do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência e a competência do CADE.

Sala da comissão, 8 de junho de 2026.

Deputado Lafayette de Andrada
(PL - MG)
Vice-líder do PL





CONGRESSO NACIONAL
GABINETE DO DEPUTADO LAFAYETTE DE ANDRADA

EMENDA Nº - CMMPV 01363/2026
(à MPV 1363/2026)

Acrescente-se § 3º ao art. 2º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

§ 3º A apuração, a verificação e a fiscalização da subvenção econômica serão realizadas com base nas informações, nos documentos fiscais, comerciais, aduaneiros e logísticos apresentados pelo beneficiário, na forma do regulamento, vedada a exigência de autorização genérica para compartilhamento de dados fiscais protegidos por sigilo, sem prejuízo da apresentação de documentos específicos, pertinentes e necessários à comprovação do cumprimento das condições da subvenção.”

JUSTIFICAÇÃO

A Emenda estabelece solução equilibrada entre controle administrativo e proteção das informações fiscais protegidas por sigilo. A ANP permanece apta a fiscalizar o cumprimento das condicionantes do programa, inclusive a efetividade do repasse da subvenção, mas com base em documentação pertinente, adequada e proporcional ao objeto fiscalizado.

A proposta não afasta a fiscalização nem restringe a defesa do interesse público. Ao contrário, preserva o controle estatal sobre a correta aplicação da subvenção, evitando apenas a exigência de autorização ampla, genérica e desnecessária para compartilhamento de dados fiscais desvinculados da apuração específica do benefício.



Sala da comissão, 8 de junho de 2026.

Deputado Lafayette de Andrada
(PL - MG)
Vice-líder do PL



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266407631600>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lafayette de Andrada



EMENDA Nº - CMMPV 1363/2026
(à MPV 1363/2026)

Suprima-se o § 2º do art. 2º; dê-se nova redação ao art. 4º; e acrescente-se art. 7º-1 à Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 2º
.....
§ 2º (Suprimir)”

“Art. 4º O pagamento da subvenção estabelecida no Art. 1º desta Medida Provisória aos produtores e importadores de combustíveis derivados de petróleo será realizado anteriormente à dedução do preço de venda dos combustíveis descrita no II do Art. 2º e ao início de cada período mencionado no §2º do Art. 2º, sendo o valor a ser pago a cada agente calculado com base na média de volume de produção e importação do semestre anterior multiplicado pelo índice de ajuste.

§ 1º Semelhantemente, o pagamento das subvenções estabelecidas nas Medidas Provisórias nº 1.358, nº 1.349 e nº 1.340 de 2026 será realizado anteriormente à dedução obrigatória do preço de venda dos combustíveis, equivalente ao início de cada período estabelecido para fins de apuração dos valores devidos.

§ 2º O Índice de ajuste do caput deverá ser calculado como duas vezes 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.

§ 3º 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.

§ 4º A apuração do valor e verificação de conformidade que devem ser estabelecidos segundo o §1º do Art. 2º desta Medida Provisória 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.

§ 5º 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.

§ 6º O disposto no §4º e no §5º deste artigo também se aplica aos subsídios estabelecidos nas Medidas Provisórias nº 1340, nº 1349 e nº 1358 de 2026.

§ 7º Caso o saldo final, quando não houver valores remanescentes daqueles estabelecidos no Art. 2º da Medida Provisória nº 1.340 de 2026 e Art. 5º da Medida Provisória nº 1.349 de 2026, seja de agentes com crédito, a União deverá ressarcí-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.’.”

“Art. 7º-1. Suprima-se o §2º do Art. 2º da Medida Provisória nº 1.358 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

Do ponto de vista operacional, o agente econômico é compelido a comercializar o diesel deduzindo o valor da subvenção do valor final antes mesmo de receber o subsídio, nos termos do art. 2º, II, 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.

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, 2 de junho de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1363/2026
(à MPV 1363/2026)

Acrescentem-se §§ 3º a 5º ao art. 2º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

§ 3º O não pagamento no prazo previsto no §2º autoriza o agente econômico a:

I – compensar o valor reconhecido com quaisquer tributos federais administrados pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil; e

II – atualização monetária do valor devido pela taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - SELIC, acrescida de atualização prevista pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA.

§ 4º O prazo estabelecido no §2º, assim como a compensação e a atualização monetária do valor pela taxa referencial SELIC e pelo IPCA dispostas no §3º deste artigo também se aplicam ao pagamento dos subsídios estabelecidos pelas Medidas Provisórias nº 1340, nº 1349 e nº 1358 de 2026.

§ 5º Os valores de que trata o §2º não se sujeitam a contingenciamento, limitação de empenho ou bloqueio orçamentário.”

JUSTIFICAÇÃO

As políticas de subvenção econômica e de ressarcimento instituídas no setor de combustíveis previstas nesta Medida Provisória



e nas Medidas Provisórias nº 1.340, nº 1.349 e nº 1.358 de 2026, têm como objetivo declarado mitigar os efeitos inflacionários decorrentes de choques extraordinários nos preços internacionais de energia, preservando o abastecimento interno e protegendo consumidores e cadeias produtivas sensíveis ao custo do transporte.

Não obstante a legitimidade de tais objetivos, o desenho normativo atualmente vigente apresenta lacuna estrutural relevante ao não assegurar compensação econômica pelo não cumprimento do efetivo pagamento das subvenções devidas aos agentes econômicos habilitados no prazo estabelecido. Na prática, os modelos adotados transferem ao setor privado o ônus financeiro temporário da política pública, obrigando os agentes a praticarem preços reduzidos ou concederem descontos desde o início da operação, enquanto o ressarcimento estatal ocorre apenas de forma posterior, após etapas de apuração, verificação administrativa e processamento financeiro, sem a devida segurança e garantia de que os agentes econômicos serão ressarcidos.

Esse descasamento de caixa produz efeitos econômicos indesejáveis: eleva o custo financeiro das operações, penaliza agentes com menor capacidade de capital de giro, desestimula a adesão aos programas e, em última análise, compromete a efetividade da própria política pública. O financiamento transitório da subvenção pelo agente privado não decorre de risco empresarial ordinário, mas de lacuna regulatória, incompatível com os princípios da razoabilidade, da segurança jurídica e da eficiência administrativa.

A presente emenda enfrenta diretamente essa disfunção ao estabelecer prazo máximo objetivo com garantias de ressarcimento econômico para o pagamento das subvenções devidas, conferindo



previsibilidade financeira aos agentes e alinhando o fluxo de recursos públicos à dinâmica operacional do setor. A autorização para compensação automática com tributos federais, em caso de descumprimento do prazo, não constitui privilégio nem benefício adicional, mas instrumento clássico de proteção do crédito líquido e certo do particular frente à Administração Pública. Trata-se de mecanismo amplamente utilizado no ordenamento tributário brasileiro para evitar o acúmulo de passivos estatais e a judicialização desnecessária de controvérsias essencialmente financeiras.

Do mesmo modo, a previsão expressa de atualização monetária e incidência de juros pela taxa SELIC preserva o valor real do crédito devido e inibe incentivos perversos ao atraso sistemático de pagamentos por parte do Poder Público. Já a vedação ao contingenciamento ou bloqueio orçamentário dos valores devidos decorre da própria natureza vinculada da despesa: uma vez implementada a política de subvenção e cumpridas as condições pelo agente econômico, o pagamento deixa de ser discricionário, convertendo-se em obrigação jurídica do Estado.

Ao conferir segurança jurídica, previsibilidade financeira e neutralidade econômica às políticas de subvenção, a presente emenda contribui para aumentar a adesão dos agentes ao regime emergencial, reduzir riscos operacionais, evitar judicialização futura e assegurar que os recursos públicos efetivamente cumpram seu destino final: a mitigação de choques de preços e a proteção do interesse público em setor estratégico para a economia nacional.

Sala da comissão, 1 de junho de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 1363/2026
(à MPV 1363/2026)

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

“**Art.** Enquanto estiverem vigentes políticas de subvenção econômica aos produtores e importadores de óleo diesel de uso rodoviário no País, 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, 2 de junho de 2026.



EMENDA Nº - CMMPV 01363/2026
(à MPV 1363/2026)

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

“**Art.** Os valores recebidos a título de subvenção econômica não integram a base de cálculo de quaisquer tributos federais, inclusive IRPJ, CSLL, PIS/Pasep e Cofins, independentemente do tratamento contábil a eles conferido, devido à natureza jurídica de mera recomposição patrimonial do subsídio.”

JUSTIFICAÇÃO

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

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



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

Sala da comissão, 1 de junho de 2026.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1363/2026
(à MPV 1363/2026)

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

“Art. Acrescentem-se §§ 3º a 5º ao art. 2º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

I - “Art. 2º.....

§ 1º § 3º O não pagamento no prazo previsto no §2º autoriza o agente econômico a:

I - I - compensar o valor reconhecido com quaisquer tributos federais administrados pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil; e

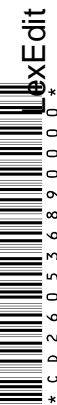
II - II - atualização monetária do valor devido pela taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - SELIC, acrescida de atualização prevista pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA.

§ 2º § 4º O prazo estabelecido no §2º, assim como a compensação e a atualização monetária do valor pela taxa referencial SELIC e pelo IPCA dispostas no §3º deste artigo também se aplicam ao pagamento dos subsídios estabelecidos pelas Medidas Provisórias nº 1340, nº 1349 e nº 1358 de 2026.

§ 3º § 5º Os valores de que trata o §2º não se sujeitam a contingenciamento, limitação de empenho ou bloqueio orçamentário.”

JUSTIFICAÇÃO

As políticas de subvenção econômica e de ressarcimento instituídas no setor de combustíveis previstas nesta Medida Provisória e nas Medidas Provisórias nº 1.340, nº 1.349 e nº 1.358 de 2026, têm como objetivo declarado mitigar os efeitos inflacionários decorrentes de choques extraordinários nos



preços internacionais de energia, preservando o abastecimento interno e protegendo consumidores e cadeias produtivas sensíveis ao custo do transporte.

Não obstante a legitimidade de tais objetivos, o desenho normativo atualmente vigente apresenta lacuna estrutural relevante ao não assegurar compensação econômica pelo não cumprimento do efetivo pagamento das subvenções devidas aos agentes econômicos habilitados no prazo estabelecido. Na prática, os modelos adotados transferem ao setor privado o ônus financeiro temporário da política pública, obrigando os agentes a praticarem preços reduzidos ou concederem descontos desde o início da operação, enquanto o ressarcimento estatal ocorre apenas de forma posterior, após etapas de apuração, verificação administrativa e processamento financeiro, sem a devida segurança e garantia de que os agentes econômicos serão ressarcidos.

Esse descasamento de caixa produz efeitos econômicos indesejáveis: eleva o custo financeiro das operações, penaliza agentes com menor capacidade de capital de giro, desestimula a adesão aos programas e, em última análise, compromete a efetividade da própria política pública. O financiamento transitório da subvenção pelo agente privado não decorre de risco empresarial ordinário, mas de lacuna regulatória, incompatível com os princípios da razoabilidade, da segurança jurídica e da eficiência administrativa.

A presente emenda enfrenta diretamente essa disfunção ao estabelecer prazo máximo objetivo com garantias de ressarcimento econômico para o pagamento das subvenções devidas, conferindo previsibilidade financeira aos agentes e alinhando o fluxo de recursos públicos à dinâmica operacional do setor. A autorização para compensação automática com tributos federais, em caso de descumprimento do prazo, não constitui privilégio nem benefício adicional, mas instrumento clássico de proteção do crédito líquido e certo do particular frente à Administração Pública. Trata-se de mecanismo amplamente utilizado no ordenamento tributário brasileiro para evitar o acúmulo de passivos estatais e a judicialização desnecessária de controvérsias essencialmente financeiras.

Do mesmo modo, a previsão expressa de atualização monetária e incidência de juros pela taxa SELIC preserva o valor real do crédito devido e inibe incentivos perversos ao atraso sistemático de pagamentos por parte do Poder



Público. Já a vedação ao contingenciamento ou bloqueio orçamentário dos valores devidos decorre da própria natureza vinculada da despesa: uma vez implementada a política de subvenção e cumpridas as condições pelo agente econômico, o pagamento deixa de ser discricionário, convertendo-se em obrigação jurídica do Estado.

Ao conferir segurança jurídica, previsibilidade financeira e neutralidade econômica às políticas de subvenção, a presente emenda contribui para aumentar a adesão dos agentes ao regime emergencial, reduzir riscos operacionais, evitar judicialização futura e assegurar que os recursos públicos efetivamente cumpram seu destino final: a mitigação de choques de preços e a proteção do interesse público em setor estratégico para a economia nacional.

Sala da comissão, 8 de junho de 2026.

Deputada Bia Kicis
(PL - DF)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1363/2026
(à MPV 1363/2026)

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

“Art. Suprima-se o § 2º do art. 2º; dê-se nova redação ao art. 4º; e acrescente-se art. 7º-1 à Medida Provisória, nos termos a seguir: “Art. 2º.....
§ 2º (Suprimir)”

“Art. “Art. 4º O pagamento da subvenção estabelecida no Art. 1º desta Medida Provisória aos produtores e importadores de combustíveis derivados de petróleo será realizado anteriormente à dedução do preço de venda dos combustíveis descrita no II do Art. 2º e ao início de cada período mencionado no §2º do Art. 2º, sendo o valor a ser pago a cada agente calculado com base na média de volume de produção e importação do semestre anterior multiplicado pelo índice de ajuste.”

“Art. § 1º Semelhantemente, o pagamento das subvenções estabelecidas nas Medidas Provisórias nº 1.358, nº 1.349 e nº 1.340 de 2026 será realizado anteriormente à dedução obrigatória do preço de venda dos combustíveis, equivalente ao início de cada período estabelecido para fins de apuração dos valores devidos.”

“Art. § 2º O Índice de ajuste do caput deverá ser calculado como duas vezes 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.”



“**Art. § 3º** No caso de produtor e importador em seu primeiro semestre de atuação, a média referida no caput será calculada proestimativa a partir do início de suas atividades de maneira proporcional ao número de meses até o presente momento.”

“**Art. § 4º** A apuração do valor e verificação de conformidade que devem ser estabelecidos segundo o §1º do Art. 2º desta Medida Provisória 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 – I – caso haja diferença a ser paga ao agente, realizar a transferência em até 15 dias;

II – 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.

§ 1º § 5º 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.

§ 2º § 6º O disposto no §4º e no §5º deste artigo também se aplica aos subsídios estabelecidos nas Medidas Provisórias nº 1340, nº 1349 e nº 1358 de 2026.

§ 3º § 7º Caso o saldo final, quando não houver valores remanescentes daqueles estabelecidos no Art. 2º da Medida Provisória nº 1.340 de 2026 e Art. 5º da Medida Provisória nº 1.349 de 2026, 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.’’

§ 4º “Art. 7º-1. Suprima-se o §2º do Art. 2º da Medida Provisória nº 1.358 de 2026.”

JUSTIFICAÇÃO

Do ponto de vista operacional, o agente econômico é compelido a comercializar o diesel deduzindo o valor da subvenção do valor final antes mesmo de receber o subsídio, nos termos do art. 2º, II, 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. 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, 8 de junho de 2026.

Deputada Bia Kicis
(PL - DF)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1363/2026
(à MPV 1363/2026)

Dê-se ao § 3º do art. 1º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 1º

.....

§ 3º As despesas decorrentes da subvenção econômica têm natureza obrigatória e correrão à conta de créditos extraordinários especificamente abertos para este fim, sendo vedado o seu contingenciamento ou suspensão por ato do Poder Executivo até o término da vigência estabelecida no § 2º deste artigo.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa conferir segurança jurídica ao mercado de combustíveis e garantir a eficácia social da medida pretendida. O texto original confere natureza 'discricionária' ao pagamento da subvenção econômica, condicionando-o à mera 'disponibilidade orçamentária e financeira' da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Tal redação gera grave insegurança aos agentes econômicos (produtores e importadores), que são obrigados a repassar o desconto imediatamente na nota fiscal, mas ficam sujeitos ao risco de inadimplemento estatal caso as dotações orçamentárias ordinárias da autarquia se esgotem. Esse cenário de risco precifica o mercado para cima e anula o efeito de redução do preço na bomba.

Ademais, para garantir que a política pública de estabilização de preços não sofra discontinuidades motivadas por conveniências de calendário fiscal ou político, faz-se imperiosa a classificação da despesa como obrigatória



e a indicação de créditos extraordinários como fonte custeadora, em estrita observância aos princípios da transparência e da responsabilidade fiscal.

Sala da comissão, 1 de junho de 2026.

Deputada Bia Kicis
(PL - DF)
Líder da Minoria no Congresso Nacional



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265284235900>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bia Kicis





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01363/2026
(à MPV 1363/2026)

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

“**Art. 1º** A União concederá subvenção econômica aos produtores e importadores de óleo diesel de uso rodoviário no País, no valor de R\$ 1,12 (um real e doze centavos) por litro comercializado, com a finalidade de preservar a estabilidade dos preços, assegurar a oferta e garantir o abastecimento nacional do combustível.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar a redação da Medida Provisória, conferindo maior efetividade ao mecanismo de subvenção econômica destinado à estabilização do mercado de óleo diesel no País.

A redação original limita-se a autorizar a concessão da subvenção pela União, preservando ampla discricionariedade administrativa quanto à sua implementação. Diante da própria justificativa que fundamenta a medida provisória — qual seja, a necessidade de enfrentar os efeitos do choque de oferta decorrente do conflito bélico no Oriente Médio e garantir o abastecimento nacional de combustível estratégico para a economia brasileira — não se mostra razoável que a política pública permaneça condicionada a uma faculdade do Poder Executivo.

O óleo diesel constitui insumo essencial para o transporte de cargas, para a logística nacional e para diversos setores produtivos. A instabilidade em seu fornecimento ou em sua formação de preços produz efeitos diretos sobre



a inflação, o custo dos alimentos, a atividade econômica e a renda das famílias brasileiras. Reconhecida a existência de circunstância excepcional que justifica a intervenção estatal, impõe-se que a medida prevista na Medida Provisória seja executada de forma efetiva e não apenas potencial.

Por essa razão, a emenda substitui a expressão “fica autorizada a concessão” por “a União concederá”, convertendo a autorização genérica em comando normativo vinculante. A alteração garante segurança jurídica aos agentes econômicos envolvidos, assegura previsibilidade à política pública e reforça o compromisso do Estado com a manutenção do abastecimento nacional de óleo diesel em cenário de instabilidade internacional.

Trata-se, portanto, de ajuste redacional que fortalece a eficácia da medida provisória e assegura o pleno alcance dos objetivos que justificaram sua edição.

Sala da comissão, 3 de junho de 2026.

Deputada Bia Kicis
(PL - DF)
Líder da Minoria no Congresso Nacional





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1363/2026
(à MPV 1363/2026)

Suprimam-se os §§ 4º e 5º do art. 3º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa conferir segurança jurídica ao mercado de combustíveis, garantir a eficácia social da medida pretendida e, fundamentalmente, afastar o uso de instrumentos de política pública para fins de conveniência eleitoral.

Os parágrafos que ora se propõe suprimir conferem ao Ministro de Estado da Fazenda um "poder de gatilho" bimensal desmedido, permitindo a interrupção abrupta ou a alteração do valor da subvenção a cada 60 dias. Sob a justificativa de monitoramento de mercado, tal dispositivo entrega ao Poder Executivo uma perigosa ferramenta de manipulação cronológica dos preços dos combustíveis. Na prática, a manutenção desse superpoder permite que o governo sustente o subsídio artificialmente elevado durante o período crítico do processo eleitoral de 2026 e promova um corte severo e imediato já no mês de novembro, descarregando o custo inflacionário represado sobre as costas do cidadão e dos transportadores logo após o encerramento do pleito.

Portanto, a modificação da natureza da despesa combinada com a supressão desses gatilhos discricionários amarra a eficácia da subvenção ao prazo final estabelecido pela própria Medida Provisória (31 de dezembro de 2026). Com essa dupla trava de segurança, protege-se o planejamento do setor de transportes, evita-se o desabastecimento por sobressaltos regulatórios e garante-se que a



medida atenda estritamente ao interesse público e à responsabilidade fiscal, e não a calendários de interesse político-partidário.

Sala da comissão, 1 de junho de 2026.

Deputada Bia Kicis
(PL - DF)
Líder da Minoria no Congresso Nacional



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267752414300>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bia Kicis





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1363/2026
(à MPV 1363/2026)

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

“**Art.** Os valores recebidos a título de subvenção econômica não integram a base de cálculo de quaisquer tributos federais, inclusive IRPJ, CSLL, PIS/Pasep e Cofins, independentemente do tratamento contábil a eles conferido, devido à natureza jurídica de mera recomposição patrimonial do subsídio.”

JUSTIFICAÇÃO

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

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



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

Sala da comissão, 8 de junho de 2026.

Deputada Bia Kicis
(PL - DF)

