



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

**REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de discutir a eficiência econômica e fiscal, o impacto social das subvenções e os incentivos ao setor de combustíveis, com foco no abastecimento e segurança logística brasileira no rol das Medidas Provisórias nº 1340, 1343 e 1349 de 2026 e decretos presidenciais correlatos.

Para tanto, solicito que sejam convidados:

- Representante da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis – ABICOM;
- Representante do Ministério de Minas e Energia;
- Representante da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP;
- Representante do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás – IBP;
- Representante do Instituto Livre Mercado – ILM;
- Representante da Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP; e
- Representante da Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes - Fecombustíveis.



## JUSTIFICAÇÃO

Na qualidade de membro da Bancada da Liberdade Econômica no Senado Federal, entendo que é imprescindível submeter às Medidas Provisórias nº 1.340, nº 1.343 e nº 1.349, de 2026, a uma análise técnica rigorosa, que transcenda a intenção imediata de contenção inflacionária e se concentre na aderência do desenho normativo aos pilares de segurança jurídica, previsibilidade regulatória e eficiência no funcionamento de mercados intensivos em infraestrutura. Em setores como energia e logística, a efetividade de políticas públicas depende, de forma crítica, da coerência entre incentivos econômicos, fluxo financeiro e capacidade operacional da cadeia de suprimentos.

Nesse contexto, a MP nº 1.340/2026 apresenta fragilidade estrutural relevante ao impor descontos imediatos na comercialização com ressarcimento diferido aos agentes econômicos, transferindo, na prática, o ônus financeiro da política pública ao setor privado e alterando significativamente o perfil de risco das operações. Tal descasamento compromete o capital de giro dos operadores, reduz a capacidade de importação e desincentiva a formação de estoques estratégicos, aspecto especialmente sensível em um mercado que depende de volumes expressivos de importação de diesel para garantir o abastecimento nacional. Soma-se a isso o fato de a subvenção ser classificada como despesa discricionária, o que introduz incerteza quanto à efetividade do ressarcimento, deteriora a qualidade do crédito a receber e limita sua utilização como instrumento de financiamento. Como consequência, decisões logísticas críticas — como contratação de frete, utilização de terminais portuários e internalização de cargas — passam a ser tomadas em um ambiente de elevada imprevisibilidade, incompatível com operações de grande escala e com a dinâmica de investimentos em infraestrutura.

A MP nº 1.349/2026, ao instituir subvenção adicional à importação, evidencia, por sua vez, a insuficiência do arranjo anterior, mas o faz mediante a



sobreposição de instrumentos com lógicas distintas, o que fragmenta a política pública e amplia a complexidade regulatória. Essa fragmentação dificulta a coordenação entre agentes da cadeia logística, eleva custos operacionais, gera incerteza na formação de preços e compromete o planejamento de médio prazo. Do ponto de vista operacional, a ineficiência se torna ainda mais evidente ao se considerar a realidade da infraestrutura portuária: a importação de diesel envolve custos relevantes, como demurrage, armazenagem e tempo de atracação, de modo que, em cenários de congestionamento, atrasos de poucos dias podem anular integralmente os benefícios da subvenção. Isso demonstra que políticas de preço dissociadas da capacidade logística e da governança portuária tendem a perder efetividade, sobretudo na ausência de mecanismos de priorização operacional em momentos críticos.

No caso da MP nº 1.343/2026, a intervenção sobre o frete rodoviário amplia o espectro de riscos ao introduzir maior rigidez no regime sancionatório e potencializar a ocorrência de paralisações associadas à volatilidade do preço do diesel. Essa dinâmica conecta diretamente a política de preços à estabilidade da infraestrutura de transporte, criando um ambiente de interdependência no qual eventuais falhas na política de subsídio podem se propagar por toda a economia real, afetando o transporte de insumos, alimentos e bens industriais. O resultado potencial é a amplificação de disrupções logísticas, com elevação de custos sistêmicos e perda de eficiência agregada.

Adicionalmente, o conjunto das medidas produz efeitos concorrenciais relevantes, na medida em que a imposição de custos financeiros assimétricos favorece agentes com maior capacidade de capitalização e acesso a crédito, em detrimento de operadores de menor porte. Em setores de infraestrutura, tal dinâmica tende a induzir concentração de mercado, reduzir a competição e limitar a expansão da capacidade logística, comprometendo, no longo prazo, a resiliência do sistema de abastecimento. A ausência de critérios claros e objetivos para fiscalização e ressarcimento agrava esse quadro ao



elevant a insegurança jurídica, desincentivar investimentos e aumentar o risco regulatório — fator particularmente sensível em setores caracterizados por elevados investimentos iniciais e retornos de longo prazo.

A análise integrada das três Medidas Provisórias evidencia, portanto, um desalinhamento estrutural entre o desenho da política pública e a lógica operacional dos setores de energia e logística. O arranjo proposto desorganiza o fluxo de caixa dos agentes responsáveis pela importação, reduz a atratividade de investimentos em infraestrutura, ignora gargalos críticos — especialmente no sistema portuário — e amplia a complexidade regulatória e a insegurança jurídica. Em vez de fortalecer a capacidade de resposta do sistema de abastecimento, o modelo adotado tende a fragilizá-lo, podendo produzir efeitos contrários aos pretendidos, como elevação do risco de desabastecimento e aumento dos custos sistêmicos.

Diante desse cenário, revela-se fundamental a realização de audiência pública, com o objetivo de avaliar a coerência entre o desenho normativo e a realidade operacional da infraestrutura nacional, permitindo a construção de ajustes que estabeleçam previsibilidade, eficiência e segurança no abastecimento.

Sala da Comissão, 27 de abril de 2026.

**Senador Jaime Bagattoli**  
(PL - RO)

