



EXM nº 484/2026

Brasília, 11 de março de 2026.

Senhor Presidente da República,

1. Submetemos à sua elevada consideração proposta de Medida Provisória que institui, em caráter emergencial, subvenção econômica à comercialização de óleo diesel de uso rodoviário no território nacional por produtores e importadores, e imposto de exportação incidente sobre petróleo bruto e sobre óleo diesel, como instrumentos coordenados para mitigar os efeitos econômicos e sociais decorrentes do choque recente no mercado internacional de petróleo e combustíveis.
2. A conjuntura internacional recente foi marcada pela elevação abrupta e a volatilidade extrema no preço do petróleo em decorrência do agravamento das tensões geopolíticas e do conflito iniciado em 28 de fevereiro no Oriente Médio. Nesse contexto, a cotação do petróleo tipo Brent, principal referência de preço desta commodity, passou de patamares próximos a US\$ 66–70/barril em meados de fevereiro para máxima de US\$ 119,50/barril em 09/03, mantendo, em seguida, patamares elevados e instáveis — em torno de US\$ 92,7/barril em 11/03 — sinalizando persistência de prêmio de risco e incerteza sobre a normalização das rotas e fluxos logísticos.
3. A dinâmica descrita tem repercussão imediata sobre o mercado interno, ao elevar o custo de importação e o custo de oportunidade de comercialização doméstica de derivados, com efeitos potencialmente disseminados sobre fretes e preços em cadeias intensivas em transporte. Ainda que haja defasagens por estoques e contratos, já se observam sinais iniciais de transmissão ao consumidor: na semana 01–07/03, o preço médio do diesel S10 foi reportado em aproximadamente R\$ 6,15/litro, após semanas em patamares ligeiramente inferiores, reforçando o risco de consolidação de aumentos e de difusão do choque para a economia real.
4. A proposta enfrenta o problema diretamente no ponto mais sensível da cadeia: ao estabelecer a subvenção econômica no elo primário de comercialização do óleo diesel, busca-se mitigar o aumento do custo de reposição e suprimento no exato momento em que ele ocorre, reduzindo a necessidade de repasse aos elos seguintes — distribuição e revenda — e, por consequência, ao consumidor final. O desenho, portanto, é orientado a interromper ou atenuar o mecanismo de transmissão do choque antes que ele se difunda, preservando previsibilidade de custos e estabilidade mínima em um insumo essencial.
5. A medida também contempla a instituição de imposto de exportação sobre o petróleo bruto, com a finalidade de capturar e transferir à sociedade parcela do ganho extraordinário gerado pela valorização abrupta do preço internacional de um recurso natural não renovável, bem como contribuir para a mitigação dos efeitos deletérios do choque sobre a população e os setores produtivos. Trata-se de instrumento compatível com a natureza regulatória da tributação incidente sobre o comércio exterior, permitindo que a sociedade usufrua, de forma

mais equitativa, do aumento exógeno de valor associado a recurso pertencente ao País. As estimativas de arrecadação do imposto de exportação para o período de quatro meses produz arrecadação da ordem R\$ 15,6 bilhões no cenário de referência central com Brent a US\$ 90/barril, variando entre R\$ 13,9 bilhões (Brent a US\$ 80,0/barril) e R\$ 17,4 bilhões (Brent a US\$ 100,0/barril) dependendo do cenário. Parte dessa arrecadação adicional poderá ser usada para compensar a redução da contribuição para

o PIS/Pasep e da Cofins incidentes sobre a importação e a comercialização de óleo diesel.

6. Complementarmente, institui-se imposto de exportação sobre o óleo diesel, com dupla finalidade: desestimular a exportação do diesel produzido no Brasil em momento de crise, contribuindo para preservar o abastecimento interno quando diferenciais de preço externo se ampliam, e evitar a exportação de diesel beneficiado por subvenção, prevenindo arbitragem que converteria gasto público destinado à estabilidade doméstica em ganho privado associado a operações externas. O objetivo é reforçar a integridade da política pública e alinhar incentivos para que o benefício se traduza em disponibilidade e modicidade no mercado interno.

7. Os instrumentos propostos são, portanto, complementares e coordenados: a subvenção reduz o custo líquido de suprimento interno a montante; o imposto de exportação sobre diesel reduz o incentivo à destinação do produto ao exterior, preservando abastecimento e evitando vazamentos; e o imposto de exportação sobre petróleo captura parcela do ganho extraordinário decorrente da valorização do barril, contribuindo para o equilíbrio distributivo e para o custeio das medidas mitigatórias. Por sua vez, a redução da contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins incidentes sobre a importação e a comercialização de óleo diesel, a ser implementada por Ato de Vossa Senhoria, deve reforçar os efeitos destas medidas e contribuir para a estabilidade da economia ao evitar o impacto inflacionário decorrente da pressão sobre os preços do combustível.

8. A relevância da matéria decorre do papel transversal do diesel rodoviário como insumo essencial para a logística nacional e para a formação de custos em múltiplos setores, sendo particularmente sensível a choques externos. A persistência de volatilidade e a possibilidade de novos picos de preço podem ampliar a pressão inflacionária de custos, elevar o custo de transporte e intensificar riscos operacionais, inclusive quanto à normalidade do abastecimento.

9. A urgência da intervenção, por sua vez, decorre do fato de que o ajuste do mercado, no horizonte relevante, tende a ocorrer por meio de repasses rápidos na alta, com assimetrias conhecidas na transmissão de preços, e por comportamentos defensivos em ambiente de incerteza. Nessas condições, a atuação estatal perde efetividade quando postergada, pois os efeitos do choque se materializam e se consolidam antes que uma resposta normativa pelo processo legislativo regular possa entrar em vigor.

10. Neste sentido, entende-se configurado o atendimento aos pressupostos constitucionais de relevância e urgência para a edição da presente Medida Provisória, uma vez que a adoção de providência imediata é necessária para evitar a consolidação do repasse e reduzir o risco de efeitos macroeconômicos e operacionais de rápida materialização.

11. O impacto orçamentário e financeiro decorrente da implantação da medida de subvenção está limitado a R\$ 10,0 bilhões, restrito ao corrente exercício financeiro.

12. Para fins de adequação orçamentária deverá ser aberto crédito extraordinário ao orçamento vigente, mediante Medida Provisória, com a identificação das fontes orçamentárias compensatórias, sendo essa autorização legal condição para a realização da despesa.

13. No que tange à adequação orçamentária e financeira, inclusive quanto à compatibilidade com a meta de resultado primário do exercício financeiro, a projeção orçamentária oficial mais recente é a Lei Orçamentária Anual – LOA 2026, cujo projeção de resultado primário

apresenta folga para o atingimento do limite inferior da meta da ordem de R\$ 34,9 bilhões, valor superior ao impacto máximo previsto da presente medida. De todo modo, dada magnitude potencial dessa política de subvenção é fundamental que seus efeitos sejam considerados na próxima edição do Relatório de Avaliação de Receitas e Despesas Primárias, de modo a garantir sua compatibilidade com a meta de resultado primário, diante de projeções mais atualizadas de receitas e despesas.

14. Diante do exposto, submetemos a proposta à sua apreciação, por considerarmos que os instrumentos nela previstos são adequados e proporcionais para mitigar, com urgência, os efeitos do choque externo de preços sobre o diesel rodoviário, preservando o abastecimento interno, reduzindo a difusão de custos pela economia e promovendo maior equidade na apropriação das rendas extraordinárias associadas à valorização do petróleo.

Respeitosamente,

Assinado por: Fernando Haddad, Alexandre Silveira de Oliveira