CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória n° 1395, de 2026**, que *"Abre crédito extraordinário, em favor do Ministério de Minas e Energia, no valor de R$ 7.520.000.000,00, para o fim que especifica."*

PARLAMENTARES	EMENDAS Nºs
Deputado Federal Reginaldo Lopes (PT/MG)	001
Deputado Federal Alceu Moreira (MDB/RS)	002
Deputado Federal Amom Mandel (REPUBLICANOS/AM)	003
Deputado Federal Josenildo (PDT/AP)	004

TOTAL DE EMENDAS: 4

Página da matéria

CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMO
(à MPV 1395/2026)

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

"**Art.** Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo: "**Art.** O art. 21-A da Lei nº 11.508, de 20 de julho de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações: '**Art. 21-A.** As empresas prestadoras de serviços vinculados à industrialização das mercadorias a serem exportadas e as empresas prestadoras de serviços vinculados à prestação de serviços ao mercado externo poderão ser beneficiárias do regime instituído por esta Lei, desde que possuam: **I** – vínculo contratual com empresa autorizada a operar em ZPE; e **II** – projeto aprovado pelo CZPE;..... **§ 1º** Desfeito o vínculo contratual de que trata o inciso I do caput, fica extinta a condição de beneficiária do regime para a empresa prestadora de serviços e fica a empresa industrial ou de prestação de serviços para o exterior contratante obrigada a comunicar ao CZPE a extinção do referido contrato no prazo de trinta dias, contado da data de sua extinção..... **§ 5º** O ato de aprovação do projeto da empresa prestadora de serviços deverá: **I** – identificar o estabelecimento beneficiado; **II** – relacionar os serviços a serem prestados, conforme sua classificação na Nomenclatura Brasileira de Serviços – NBS; e **III** – estabelecer o prazo de fruição do regime, limitado ao período remanescente de autorização concedido à empresa industrial ou prestadora de serviços ao exterior contratante para operar em ZPE, observado o disposto no § 7º;..... **§ 7º** A apresentação do contrato ao CZPE, para fins de atendimento ao disposto no inciso I do caput, deverá ocorrer no prazo de doze meses, contado da data de publicação

LexEdit
CD267631445500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267631445500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reginaldo Lopes

do ato de aprovação do projeto da empresa prestadora de serviços de que trata este artigo, vinculando-se o tratamento instituído por esta Lei ao prazo de vigência contratual, respeitado o limite previsto no inciso III do § 5º. **§ 8º** A hipótese prevista neste artigo para serviços vinculados à prestação de serviços ao mercado externo fica limitada exclusivamente aos serviços de *data center* prestados na modalidade *colocation*, caracterizados pela disponibilização e pelo gerenciamento contínuos e integrados de infraestrutura de tecnologia da informação, inclusive energia; climatização; conectividade; segurança; monitoramento e manutenção, vinculados à prestação de serviços exclusivamente ao mercado externo por empresa autorizada nos termos do art. 21-C, vedado o enquadramento de mera locação, cessão de uso ou arrendamento de espaço, bens ou equipamentos.' (NR)'."

JUSTIFICAÇÃO

A atualização do marco legal das Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs) constitui medida estratégica para ampliar a competitividade do Brasil e fortalecer sua inserção no comércio internacional. Em um cenário de transformação das cadeias produtivas e de crescente relevância econômica dos serviços, é necessário assegurar que a legislação acompanhe as novas formas de atuação das empresas voltadas ao mercado externo.

Historicamente orientado à exportação de mercadorias, o regime das ZPEs passou a contemplar também a prestação de serviços destinados ao exterior, especialmente após as alterações promovidas pela Lei nº 14.184, de 2021. Entretanto, embora o art. 21-A da Lei nº 11.508, de 2007, já permita o enquadramento de empresas que prestam serviços vinculados à industrialização de mercadorias a serem exportadas, sua redação não contempla com a mesma clareza as empresas que prestam serviços a outras exportadoras de serviços.

A presente proposição busca superar essa assimetria, conferindo tratamento legal compatível às prestadoras de serviços que integram cadeias de exportação de mercadorias e àquelas vinculadas à prestação de serviços ao mercado externo. A medida promove maior isonomia, segurança jurídica

LexEdit
CD267631445500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267631445500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reginaldo Lopes

e previsibilidade para a estruturação de projetos, contribuindo para o fortalecimento da cadeia brasileira de exportação de serviços.

Para assegurar a aplicação adequada do regime, a proposta preserva a exigência de vínculo contratual com empresa autorizada a operar em ZPE e de aprovação do projeto pelo Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE). Também explicita as condições do ato de aprovação, incluindo a identificação do estabelecimento beneficiado, a classificação dos serviços na Nomenclatura Brasileira de Serviços (NBS) e a definição do prazo de fruição dos benefícios, observado o período remanescente da autorização da empresa contratante.

A disciplina proposta estabelece, ainda, prazo de doze meses para apresentação do contrato ao CZPE e vincula o tratamento previsto em lei à vigência contratual, respeitado o limite da autorização concedida à contratante. No caso dos serviços ligados à exportação de serviços, delimita-se a hipótese aos data centers na modalidade colocation, caracterizados pela oferta integrada e contínua de infraestrutura tecnológica, vedado o enquadramento da simples locação, cessão de uso ou arrendamento de espaços, bens ou equipamentos. Com isso, a alteração oferece critérios objetivos de enquadramento e contribui para a modernização das ZPEs, sem afastar os requisitos de controle e autorização previstos na legislação.

Sala da comissão, 13 de outubro de 2026.

Deputado Reginaldo Lopes
(PT - MG)
Deputado Federal

LexEdit
CD267631445500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267631445500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reginaldo Lopes

EMENDA Nº - CMO
(à MPV 1395/2026)

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

"**Art. 1º-1.** Acrescente-se o seguinte dispositivo à Medida Provisória nº 1.395/2026, renumerando-se os demais:

I – "Art. 2º Em observância ao comando de preservação do meio ambiente e ao regime fiscal favorecido para os biocombustíveis, nos termos do art. 225, § 1º, inciso VIII, da Constituição Federal, a subvenção econômica objeto do crédito extraordinário previsto no artigo 1º desta Medida Provisória fica estendida ao biodiesel (B100), como forma de garantir a competitividade dos biocombustíveis no mercado doméstico e assegurar a transição para uma matriz energética mais sustentável.

Parágrafo único. Não se aplicam, na subvenção do biodiesel (B100), o quanto previsto nos incisos II a IV do **caput** do art. 2º da Medida Provisória nº 1.391, de 11 de setembro 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 estender aos produtores de biodiesel o benefício de subvenção econômica previsto na Medida Provisória nº 1.391, de 11 de setembro de 2026, alinhando-se ao mandato constitucional de preservação ambiental e à garantia de regime fiscal favorecido aos biocombustíveis.

A Constituição Federal, em seu art. 225, § 1º, inciso VIII (redação dada pela Emenda Constitucional nº 132/2023), estabelece que o Estado deve "manter regime fiscal favorecido para os biocombustíveis e para o hidrogênio de baixa emissão de carbono, na forma de lei complementar, a fim de assegurar-lhes tributação inferior à incidente sobre os combustíveis fósseis, capaz de garantir diferencial competitivo em relação a estes, especialmente em relação às

LexEdit
CD263187296600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263187296600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

contribuições de que tratam o art. 195, I, "b", IV e V, e o art. 239 e aos impostos a que se referem os arts. 155, II, e 156-A".

A subvenção ao diesel, embora justificada pela instabilidade geopolítica de oferta, não pode ignorar que o biodiesel enfrenta duplo desafio: (i) custos estruturalmente superiores de produção em relação ao diesel fóssil; e (ii) necessidade de gerar diferencial competitivo que permita sua inclusão obrigatória nas misturas de combustível rodoviário. Sem medidas de estabilização equivalentes, o biodiesel permanecerá penalizado em relação ao diesel subsidiado, frustrando o objetivo constitucional de transição energética.

Assim, a presente emenda operacionaliza o mandato constitucional de regime fiscal favorecido aos biocombustíveis, conferindo-lhes oportunidade real de competitividade no cenário de estabilização de preços de combustíveis.

Sala da comissão, 13 de outubro de 2026.

Deputado Alceu Moreira
(MDB - RS)

LexEdit
CD263187296600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263187296600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMO
(à MPV 1395/2026)

Dê-se à denominação da ação orçamentária 00YO, constante do Anexo da Medida Provisória nº 1.395, de 8 de outubro de 2026, a seguinte redação:

ÓRGÃO: 32000 – Ministério de Minas e Energia

UNIDADE: 32265 – Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP

PROGRAMA: 0909 – Operações Especiais: Outros Encargos Especiais

AÇÃO: 00YO – Subvenção Econômica à Produção e à Importação de Óleo Diesel Destinado ao Transporte Rodoviário e ao Transporte Aquaviário de Passageiros e Cargas, inclusive à Navegação Interior, às Travessias e ao Transporte Misto de Passageiros e Cargas (Medida Provisória nº 1.363, de 2026).

LOCALIZADOR: 6500 – Nacional (Crédito Extraordinário).

FUNCIONAL: 28 846

VALOR: R$ 6.170.000.000,00.

Mantêm-se inalterados o valor global do crédito extraordinário, a classificação funcional e programática, a esfera orçamentária, o grupo de natureza de despesa, o identificador de resultado primário, a modalidade de aplicação, o identificador de uso e a fonte de recursos constantes da programação original.

LexEdit
CD262183066700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262183066700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amom Mandel

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade ampliar a abrangência da programação orçamentária destinada à concessão de subvenção econômica à produção e à importação de óleo diesel, de modo a contemplar expressamente, além do combustível destinado ao transporte rodoviário, aquele utilizado no transporte aquaviário de passageiros e cargas, inclusive nas operações de navegação interior, travessias e transporte misto. A iniciativa busca reconhecer a importância estratégica do transporte aquaviário para a economia nacional, com especial atenção aos Estados da Região Norte, onde os rios constituem importantes vias de circulação de pessoas e mercadorias, desempenhando papel indispensável na integração territorial, no abastecimento das comunidades e no acesso da população a serviços essenciais.

A Medida Provisória nº 1.395, de 8 de outubro de 2026, abre crédito extraordinário de R$ 7.520.000.000,00 em favor do Ministério de Minas e Energia, dos quais R$ 6.170.000.000,00 estão vinculados à ação orçamentária destinada à subvenção econômica à produção e à importação de óleo diesel de uso rodoviário. A medida reconhece a necessidade de mitigar os impactos econômicos decorrentes dos custos dos combustíveis sobre as atividades de transporte e abastecimento. Entretanto, ao restringir expressamente essa programação ao transporte rodoviário, deixa de contemplar uma parcela relevante da matriz logística brasileira, particularmente o transporte aquaviário, cuja dependência do óleo diesel apresenta consequências igualmente significativas para os custos de operação, os preços dos fretes, as tarifas de passageiros e o abastecimento de diferentes regiões do País.

Essa realidade assume especial importância na Região Norte, particularmente nos Estados do Amazonas, Pará, Rondônia, Acre, Amapá, Roraima e Tocantins, onde a extensa rede hidrográfica desempenha funções essenciais à mobilidade e à integração econômica e social. Em diversos municípios amazônicos, o transporte fluvial não constitui modalidade complementar, mas

LexEdit
CD262183066700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262183066700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amom Mandel

representa a principal ou, em determinadas localidades, a única alternativa regular de deslocamento de passageiros e de movimentação de mercadorias. Diferentemente de regiões que dispõem de redes rodoviárias mais extensas, numerosas comunidades do Norte dependem diretamente de embarcações para o recebimento de alimentos, medicamentos, combustíveis, materiais de construção e demais produtos indispensáveis à vida cotidiana, assim como para o deslocamento de trabalhadores, estudantes e pessoas que necessitam acessar serviços de saúde, educação e assistência pública.

No Estado do Amazonas, essa dependência apresenta características particularmente expressivas, considerando a dimensão territorial, a distribuição geográfica dos municípios e a importância dos rios Amazonas, Solimões, Negro, Madeira e Purus para a circulação regional. O transporte fluvial constitui elemento estruturante da mobilidade da população e do abastecimento de inúmeras localidades, conectando comunidades ribeirinhas, municípios do interior e centros urbanos. Situação semelhante ocorre no Pará, onde os sistemas hidroviários associados aos rios Amazonas, Tapajós, Xingu e Tocantins, além das inúmeras rotas de navegação regional, desempenham funções relevantes no transporte de passageiros, na distribuição de mercadorias e no escoamento da produção. Em Rondônia, a hidrovia do Madeira constitui importante corredor logístico, enquanto no Acre, no Amapá e em outras áreas da Amazônia as vias navegáveis exercem papel significativo no atendimento de comunidades e na integração de territórios que enfrentam limitações de infraestrutura terrestre.

A importância econômica da navegação interior também é demonstrada pelos indicadores oficiais da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. Segundo os dados referentes ao exercício de 2025, a navegação interior brasileira movimentou aproximadamente 91,3 milhões de toneladas de cargas, registrando crescimento de 19,7% em relação ao ano anterior. Adicionalmente, conforme estudo divulgado pela Agência em outubro de 2026, a produção do transporte aquaviário nacional alcançou aproximadamente 374,6 bilhões de toneladas-quilômetros úteis em 2025, dos quais 42,70 bilhões corresponderam especificamente à navegação interior, segmento que apresentou expansão de 21,06% em comparação com 2024. Consideradas também as operações de cabotagem e de longo curso realizadas em vias interiores, a

LexEdit
CD262183066700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262183066700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amom Mandel

produção do transporte nas hidrovias brasileiras alcançou 114,59 bilhões de toneladas-quilômetros úteis, evidenciando a relevância econômica e logística dessa infraestrutura para a circulação de mercadorias e o abastecimento nacional.

Embora esses indicadores demonstrem a importância do transporte hidroviário para toda a economia brasileira, seus efeitos sociais assumem dimensão particular na Amazônia Legal e, especialmente, nos Estados da Região Norte. Nessas localidades, a elevação dos preços do óleo diesel não representa apenas um aumento dos custos empresariais, mas pode repercutir diretamente sobre o valor das passagens, o custo dos alimentos, o abastecimento das comunidades e a capacidade de circulação da população. Como parcela expressiva dos produtos consumidos em municípios do interior depende de deslocamentos fluviais, o encarecimento do combustível utilizado pelas embarcações tende a produzir efeitos sucessivos sobre os custos logísticos e os preços finais das mercadorias, ampliando as dificuldades econômicas enfrentadas por populações que já convivem com grandes distâncias e limitações de infraestrutura.

Sob essa perspectiva, a inclusão do transporte aquaviário na programação destinada à subvenção econômica ao óleo diesel apresenta relevância não apenas logística, mas também social e regional. Ao reconhecer a utilização do combustível pelas embarcações responsáveis pelo transporte de passageiros e cargas, a medida poderá contribuir, desde que seus benefícios sejam efetivamente transmitidos aos preços de comercialização, para reduzir pressões sobre os custos de operação, favorecer a continuidade dos serviços regulares de navegação e mitigar os efeitos das oscilações dos combustíveis sobre o abastecimento. Trata-se de consideração especialmente importante para municípios ribeirinhos e comunidades isoladas, nos quais a oferta de transporte fluvial está diretamente associada às condições de acesso a bens essenciais e ao exercício de atividades econômicas e sociais.

A proposta também contempla expressamente o transporte misto de passageiros e cargas, modalidade de particular relevância para a navegação regional amazônica. Em numerosas rotas fluviais, uma mesma embarcação transporta simultaneamente pessoas, alimentos, encomendas, produtos comerciais e outros bens necessários ao atendimento das localidades

LexEdit
CD262183066700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262183066700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amom Mandel

situadas ao longo dos rios. Essa característica operacional exige que a programação orçamentária reconheça a diversidade dos serviços prestados pelo setor, evitando interpretações restritivas que possam excluir modalidades de navegação essenciais à realidade econômica e social da Região Norte.

Cumpre destacar que a subvenção econômica prevista na programação orçamentária é direcionada à produção e à importação do óleo diesel, não constituindo, necessariamente, transferência financeira direta às empresas de transporte. Seus efeitos econômicos dependem da estrutura de comercialização do combustível, das condições de execução da política pública e dos mecanismos que assegurem a efetiva transmissão dos benefícios aos consumidores contemplados. Nesse sentido, a inclusão expressa do diesel destinado ao transporte aquaviário busca permitir que esse mercado consumidor seja considerado na finalidade da programação, observadas as disposições legais e regulamentares pertinentes à concessão da subvenção.

A iniciativa encontra fundamento nos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil, especialmente na garantia do desenvolvimento nacional e na redução das desigualdades sociais e regionais, previstos no art. 3º, incisos II e III, da Constituição Federal, bem como nos princípios da ordem econômica estabelecidos no art. 170. A consideração das particularidades logísticas da Região Norte na formulação das políticas públicas federais representa dimensão relevante desses objetivos constitucionais, uma vez que a dependência do transporte hidroviário decorre de características geográficas e territoriais que demandam tratamento adequado às condições efetivas de mobilidade, abastecimento e desenvolvimento regional.

Nesse contexto, a previsão de recursos destinados exclusivamente ao óleo diesel de uso rodoviário, sem referência ao transporte aquaviário, não reflete integralmente a diversidade das necessidades logísticas brasileiras. Nos Estados da Região Norte, as hidrovias desempenham funções que, em outras partes do território nacional, são exercidas predominantemente pelas rodovias. Assim, a consideração do transporte fluvial na política de subvenção econômica ao combustível busca reconhecer essa realidade e permitir que populações e atividades produtivas dependentes da navegação interior também possam ser

LexEdit
CD262183066700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262183066700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amom Mandel

alcançadas pelos efeitos econômicos da medida, sem prejuízo da importância do transporte rodoviário e de suas necessidades específicas.

Ressalte-se que a presente emenda mantém inalterado o montante global do crédito extraordinário, não cria dotação adicional e não implica, por si só, aumento da despesa autorizada, limitando-se à ampliação da finalidade da programação orçamentária existente. A efetiva utilização dos recursos em benefício do transporte aquaviário deverá observar a legislação autorizativa aplicável, a disponibilidade orçamentária e financeira, as competências dos órgãos responsáveis e os mecanismos de controle necessários à adequada execução da política pública. A alteração proposta tampouco estabelece distribuição obrigatória de recursos entre os modais, preservando a necessidade de regulamentação e de definição dos critérios pertinentes à execução da subvenção.

Diante do exposto, a presente emenda busca aperfeiçoar a abrangência da programação orçamentária instituída pela Medida Provisória nº 1.395, de 2026, reconhecendo a importância econômica, logística e social do transporte aquaviário brasileiro, especialmente para os Estados da Região Norte, onde a navegação interior constitui elemento indispensável à mobilidade da população, à integração territorial e ao abastecimento das comunidades. A inclusão expressa do óleo diesel destinado ao transporte aquaviário de passageiros e cargas na finalidade da subvenção econômica representa medida de adequação da política pública à realidade da matriz de transportes nacional, em consonância com os objetivos constitucionais de desenvolvimento, eficiência logística e redução das desigualdades regionais.

Sala da comissão, 15 de outubro de 2026.

Deputado Amom Mandel
(REPUBLICANOS - AM)

LexEdit
CD262183066700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262183066700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amom Mandel

CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMO
(à MPV 1395/2026)

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

"**Art.** Dê-se à denominação da ação orçamentária 00YO, constante do Anexo da Medida Provisória nº 1.395, de 8 de outubro de 2026, a seguinte redação:

I – ÓRGÃO: 32000 – Ministério de Minas e Energia; UNIDADE: 32265 – Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP; PROGRAMA: 0909 – Operações Especiais: Outros Encargos Especiais; AÇÃO: 00YO – Subvenção Econômica à Produção e à Importação de Óleo Diesel Destinado ao Transporte Rodoviário e ao Transporte Aquaviário de Passageiros e Cargas, inclusive à Navegação Interior, às Travessias e ao Transporte Misto de Passageiros e Cargas (Medida Provisória nº 1.363, de 2026); LOCALIZADOR: 6500 – Nacional (Crédito Extraordinário); FUNCIONAL: 28 846; VALOR: R$ 6.170.000.000,00.

Parágrafo único. Mantêm-se inalterados o valor global do crédito extraordinário, a classificação funcional e programática, a esfera orçamentária, o grupo de natureza de despesa, o identificador de resultado primário, a modalidade de aplicação, o identificador de uso e a fonte de recursos constantes da programação original."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade ampliar a abrangência da programação orçamentária destinada à concessão de subvenção econômica à produção e à importação de óleo diesel, de modo a contemplar expressamente, além do combustível destinado ao transporte rodoviário, aquele utilizado no transporte aquaviário de passageiros e cargas, inclusive nas operações de navegação interior, travessias e transporte misto. A iniciativa busca reconhecer a

LexEdit
CD260798232400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260798232400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Josenildo

importância estratégica do transporte aquaviário para a economia nacional, com especial atenção aos Estados da Região Norte, onde os rios constituem importantes vias de circulação de pessoas e mercadorias, desempenhando papel indispensável na integração territorial, no abastecimento das comunidades e no acesso da população a serviços essenciais.

A Medida Provisória nº 1.395, de 8 de outubro de 2026, abre crédito extraordinário de R$ 7.520.000.000,00 em favor do Ministério de Minas e Energia, dos quais R$ 6.170.000.000,00 estão vinculados à ação orçamentária destinada à subvenção econômica à produção e à importação de óleo diesel de uso rodoviário. A medida reconhece a necessidade de mitigar os impactos econômicos decorrentes dos custos dos combustíveis sobre as atividades de transporte e abastecimento. Entretanto, ao restringir expressamente essa programação ao transporte rodoviário, deixa de contemplar uma parcela relevante da matriz logística brasileira, particularmente o transporte aquaviário, cuja dependência do óleo diesel apresenta consequências igualmente significativas para os custos de operação, os preços dos fretes, as tarifas de passageiros e o abastecimento de diferentes regiões do País.

Essa realidade assume especial importância na Região Norte, particularmente nos Estados do Amazonas, Pará, Rondônia, Acre, Amapá, Roraima e Tocantins, onde a extensa rede hidrográfica desempenha funções essenciais à mobilidade e à integração econômica e social. Em diversos municípios amazônicos, o transporte fluvial não constitui modalidade complementar, mas representa a principal ou, em determinadas localidades, a única alternativa regular de deslocamento de passageiros e de movimentação de mercadorias. Diferentemente de regiões que dispõem de redes rodoviárias mais extensas, numerosas comunidades do Norte dependem diretamente de embarcações para o recebimento de alimentos, medicamentos, combustíveis, materiais de construção e demais produtos indispensáveis à vida cotidiana, assim como para o deslocamento de trabalhadores, estudantes e pessoas que necessitam acessar serviços de saúde, educação e assistência pública.

No Estado do Amazonas, essa dependência apresenta características particularmente expressivas, considerando a dimensão territorial, a distribuição

LexEdit
CD260798232400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260798232400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Josenildo

geográfica dos municípios e a importância dos rios Amazonas, Solimões, Negro, Madeira e Purus para a circulação regional. O transporte fluvial constitui elemento estruturante da mobilidade da população e do abastecimento de inúmeras localidades, conectando comunidades ribeirinhas, municípios do interior e centros urbanos. Situação semelhante ocorre no Pará, onde os sistemas hidroviários associados aos rios Amazonas, Tapajós, Xingu e Tocantins, além das inúmeras rotas de navegação regional, desempenham funções relevantes no transporte de passageiros, na distribuição de mercadorias e no escoamento da produção. Em Rondônia, a hidrovia do Madeira constitui importante corredor logístico, enquanto no Acre, no Amapá e em outras áreas da Amazônia as vias navegáveis exercem papel significativo no atendimento de comunidades e na integração de territórios que enfrentam limitações de infraestrutura terrestre.

A importância econômica da navegação interior também é demonstrada pelos indicadores oficiais da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. Segundo os dados referentes ao exercício de 2025, a navegação interior brasileira movimentou aproximadamente 91,3 milhões de toneladas de cargas, registrando crescimento de 19,7% em relação ao ano anterior. Adicionalmente, conforme estudo divulgado pela Agência em outubro de 2026, a produção do transporte aquaviário nacional alcançou aproximadamente 374,6 bilhões de toneladas-quilômetros úteis em 2025, dos quais 42,70 bilhões corresponderam especificamente à navegação interior, segmento que apresentou expansão de 21,06% em comparação com 2024. Consideradas também as operações de cabotagem e de longo curso realizadas em vias interiores, a produção do transporte nas hidrovias brasileiras alcançou 114,59 bilhões de toneladas-quilômetros úteis, evidenciando a relevância econômica e logística dessa infraestrutura para a circulação de mercadorias e o abastecimento nacional.

Embora esses indicadores demonstrem a importância do transporte hidroviário para toda a economia brasileira, seus efeitos sociais assumem dimensão particular na Amazônia Legal e, especialmente, nos Estados da Região Norte. Nessas localidades, a elevação dos preços do óleo diesel não representa apenas um aumento dos custos empresariais, mas pode repercutir diretamente sobre o valor das passagens, o custo dos alimentos, o abastecimento das comunidades e a capacidade de circulação da população. Como parcela expressiva

LexEdit
CD260798232400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260798232400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Josenildo

dos produtos consumidos em municípios do interior depende de deslocamentos fluviais, o encarecimento do combustível utilizado pelas embarcações tende a produzir efeitos sucessivos sobre os custos logísticos e os preços finais das mercadorias, ampliando as dificuldades econômicas enfrentadas por populações que já convivem com grandes distâncias e limitações de infraestrutura.

Sob essa perspectiva, a inclusão do transporte aquaviário na programação destinada à subvenção econômica ao óleo diesel apresenta relevância não apenas logística, mas também social e regional. Ao reconhecer a utilização do combustível pelas embarcações responsáveis pelo transporte de passageiros e cargas, a medida poderá contribuir, desde que seus benefícios sejam efetivamente transmitidos aos preços de comercialização, para reduzir pressões sobre os custos de operação, favorecer a continuidade dos serviços regulares de navegação e mitigar os efeitos das oscilações dos combustíveis sobre o abastecimento. Trata-se de consideração especialmente importante para municípios ribeirinhos e comunidades isoladas, nos quais a oferta de transporte fluvial está diretamente associada às condições de acesso a bens essenciais e ao exercício de atividades econômicas e sociais.

A proposta também contempla expressamente o transporte misto de passageiros e cargas, modalidade de particular relevância para a navegação regional amazônica. Em numerosas rotas fluviais, uma mesma embarcação transporta simultaneamente pessoas, alimentos, encomendas, produtos comerciais e outros bens necessários ao atendimento das localidades situadas ao longo dos rios. Essa característica operacional exige que a programação orçamentária reconheça a diversidade dos serviços prestados pelo setor, evitando interpretações restritivas que possam excluir modalidades de navegação essenciais à realidade econômica e social da Região Norte.

Cumpre destacar que a subvenção econômica prevista na programação orçamentária é direcionada à produção e à importação do óleo diesel, não constituindo, necessariamente, transferência financeira direta às empresas de transporte. Seus efeitos econômicos dependem da estrutura de comercialização do combustível, das condições de execução da política pública e dos mecanismos que assegurem a efetiva transmissão dos benefícios aos consumidores contemplados.

LexEdit
CD260798232400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260798232400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Josenildo

Nesse sentido, a inclusão expressa do diesel destinado ao transporte aquaviário busca permitir que esse mercado consumidor seja considerado na finalidade da programação, observadas as disposições legais e regulamentares pertinentes à concessão da subvenção.

A iniciativa encontra fundamento nos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil, especialmente na garantia do desenvolvimento nacional e na redução das desigualdades sociais e regionais, previstos no art. 3º, incisos II e III, da Constituição Federal, bem como nos princípios da ordem econômica estabelecidos no art. 170. A consideração das particularidades logísticas da Região Norte na formulação das políticas públicas federais representa dimensão relevante desses objetivos constitucionais, uma vez que a dependência do transporte hidroviário decorre de características geográficas e territoriais que demandam tratamento adequado às condições efetivas de mobilidade, abastecimento e desenvolvimento regional.

Nesse contexto, a previsão de recursos destinados exclusivamente ao óleo diesel de uso rodoviário, sem referência ao transporte aquaviário, não reflete integralmente a diversidade das necessidades logísticas brasileiras. Nos Estados da Região Norte, as hidrovias desempenham funções que, em outras partes do território nacional, são exercidas predominantemente pelas rodovias. Assim, a consideração do transporte fluvial na política de subvenção econômica ao combustível busca reconhecer essa realidade e permitir que populações e atividades produtivas dependentes da navegação interior também possam ser alcançadas pelos efeitos econômicos da medida, sem prejuízo da importância do transporte rodoviário e de suas necessidades específicas.

Ressalte-se que a presente emenda mantém inalterado o montante global do crédito extraordinário, não cria dotação adicional e não implica, por si só, aumento da despesa autorizada, limitando-se à ampliação da finalidade da programação orçamentária existente. A efetiva utilização dos recursos em benefício do transporte aquaviário deverá observar a legislação autorizativa aplicável, a disponibilidade orçamentária e financeira, as competências dos órgãos responsáveis e os mecanismos de controle necessários à adequada execução da política pública. A alteração proposta tampouco estabelece distribuição

LexEdit
CD260798232400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260798232400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Josenildo

obrigatória de recursos entre os modais, preservando a necessidade de regulamentação e de definição dos critérios pertinentes à execução da subvenção.

Diante do exposto, a presente emenda busca aperfeiçoar a abrangência da programação orçamentária instituída pela Medida Provisória nº 1.395, de 2026, reconhecendo a importância econômica, logística e social do transporte aquaviário brasileiro, especialmente para os Estados da Região Norte, onde a navegação interior constitui elemento indispensável à mobilidade da população, à integração territorial e ao abastecimento das comunidades. A inclusão expressa do óleo diesel destinado ao transporte aquaviário de passageiros e cargas na finalidade da subvenção econômica representa medida de adequação da política pública à realidade da matriz de transportes nacional, em consonância com os objetivos constitucionais de desenvolvimento, eficiência logística e redução das desigualdades regionais.

Sala da comissão, 15 de outubro de 2026.

Deputado Josenildo
(PDT - AP)
Deputado Federal

LexEdit
CD260798232400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260798232400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Josenildo