



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)

