



CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 01391/2026**  
**(à MPV 1391/2026)**

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

Como representante da Bancada do Livre Mercado, entendo que, embora a medida provisória não trate expressamente da questão logística, o desenho da política pública acaba por ampliar a exposição dos agentes econômicos aos custos associados ao tempo de espera e à demurrage. O diesel importado — insumo essencial para o equilíbrio do abastecimento em determinados períodos e regiões do País — passa, assim, a operar sob risco financeiro significativamente maior, 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, 14 de setembro de 2026.

**Deputado Carlos Jordy**  
(PL - RJ)

