



CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Esperidião Amin

**EMENDA Nº - CMMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)**

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

“Art. X Os recursos destinados pela Medida Provisória nº 1.328, de 16 de dezembro de 2025, também poderão ser utilizados pelas pessoas físicas e jurídicas de direito privado para a substituição de motores a diesel de caminhões novos ou usados para motores a gás natural e/ou biometano, além dos demais biocombustíveis descritos no inciso I, do § 1º, do art. 3º da Lei nº 15.103, de 22 de janeiro de 2025.”

JUSTIFICAÇÃO

Sendo a ação de maior impacto da redução das emissões dos Gases de Efeito Estufa (GEE) no setor de transportes, a renovação da frota deve ser promovida, especialmente nos veículos pesados. Por sua vez, o impacto em custo de um veículo antigo para um veículo novo, usualmente, torna as atividades de troca de veículos pouco efetiva.

A Medida Provisória nº 1.328/2025, ao destinar recursos para a renovação da frota de pesados, representa um avanço importante. Contudo, é fundamental que essa política pública seja orientada não apenas para a substituição de veículos antigos por novos ou seminovos, mas também para a adoção de tecnologias que reduzam significativamente as emissões. Nesse sentido, a proposta de emenda busca incluir expressamente a possibilidade de utilização dos recursos para a substituição de motores a diesel por motores movidos a gás natural, biometano e outros biocombustíveis previstos na Lei nº 15.103/2025, do PATEN.

Dada a limitação orçamentaria, é importante identificar passos de renovação acessível. Para a redução de consumo de combustível, aumento de durabilidade e redução de emissões de gases de efeito estufa ou de poluentes, também deve-se ser considerado o incentivo à troca de motores mais poluentes por motores menos poluentes.



A troca de motor usado por motor novo é um fator crucial. Nessa modalidade é possível inclusive se considerar a troca de combustível por outro de menor pegada de carbono, o que obviamente pede adaptação do veículo para esse novo combustível e as respectivas homologações nos órgãos competentes. Um exemplo é a troca de um motor diesel em um caminhão ou ônibus por um motor a gás (GNV ou Biogás/Biometano). Essa troca representa cerca de 25% de redução das emissões de CO₂ quando utilizado gás natural ou 95% quando utilizado o biometano.

Outras vantagens do motor a gás em comparação ao diesel: **i) econômicas** – torque e potência iguais ao diesel; custo de combustível 20% menor em comparação ao diesel, e quando utilizado biometano, 60% menor; incentivos de IPVA; ICMS em alguns Estados; 85% dos componentes dos motores a gás são os mesmos do motor a diesel; **ii) qualidade do ar** – Emissões de particulados próximo de zero; redução de ruído superiores a 20%; **iii) resiliência climática** – redução de emissão de CO_{2eq} de 25% com a utilização do gás natural e de 90% com biometano.

É neste sentido que a adoção de novas tecnologias contribui para a redução do custo operacional das transportadoras, uma vez que o gás natural e o biometano apresentam preços mais competitivos e menor desgaste mecânico, resultando em manutenção simplificada. Essa transição energética também fortalece a indústria nacional, estimulando investimentos em inovação e ampliando a produção de veículos e motores compatíveis com combustíveis limpos produzidos em todo o território nacional.

Este é um mecanismo capaz de ser eficiente na transição energética, já que o gás natural, mesmo estando na categoria de combustíveis fósseis, é uma energia com pegada de carbono menor em relação ao diesel. E, se utilizado o biometano, a redução de gases de efeito estufa e de particulado é ainda maior.

O que se propõe, além de reduzir emissões, também permitirá maior demanda para uma economia circular, na busca por utilizar dejetos de animais e resíduos de plantações para a produção de combustível sustentável, no caso o biometano, como fonte energética para a frota circular. Em muitos casos, esse aumento de demanda reduz as emissões de gases de efeito estufa que são emitidos por esses resíduos não serem capturados, emitindo diretamente metano na atmosfera.

A proposta está alinhada às diretrizes da Lei do Combustível do Futuro e às metas brasileiras de descarbonização, reforçando o compromisso do país com acordos internacionais de redução de emissões. Ao permitir que os recursos da MP sejam aplicados também na substituição de motores, cria-se um mecanismo eficiente e alternativo para acelerar a transição energética no transporte rodoviário.



Portanto, a inclusão deste dispositivo na Medida Provisória nº 1.328/2025 é essencial para garantir que a renovação da frota seja acompanhada de ganhos ambientais, econômicos e sociais, promovendo um transporte mais sustentável, competitivo e alinhado às exigências do futuro.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

**Senador Esperidião Amin
(PP - SC)**

