

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

Acrescente-se inciso III ao *caput* do art. 3º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 3º

.....

III – movidos ou abastecidos a etanol, biodiesel, biometano, biogás e gás natural, na forma de gás natural liquefeito (GNL) ou gás natural comprimido (GNC).

”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca incluir os veículos de transporte pesado movidos a etanol, biodiesel, biometano, biogás, gás natural liquefeito (GNL) e gás natural comprimido (GNC) como elegíveis às linhas de financiamento diferenciadas previstas no art. 3º da MP 1328/2025, ampliando o escopo do programa de renovação de frota para abarcar tecnologias comprovadamente com menor impacto ambiental e maior eficiência energética, em consonância com os critérios de sustentabilidade previstos no § 3º, do art. 2º.

A inclusão de veículos pesados compatíveis com etanol e com maiores teores de biodiesel reforça o caráter sustentável do programa, considerando que esses biocombustíveis apresentam menor intensidade de carbono e são produzidos a partir de fontes renováveis, contribuindo para a redução de emissões e para o fortalecimento das cadeias produtivas nacionais. Sua adoção amplia a competitividade da matriz



* C D 2 5 3 5 1 6 6 1 3 0 0 LexEdit

energética brasileira e impulsiona o desenvolvimento tecnológico e agrícola associado à transição energética no transporte de cargas.

Além disso, a possibilidade de mistura entre gás natural e biometano (blend), em modelo semelhante ao que já ocorre com etanol na gasolina e biodiesel no diesel, amplia a oferta de combustível renovável e fortalece a viabilidade técnica da descarbonização no transporte pesado. Iniciativas como o uso do GNL para abastecimento em regiões sem gasodutos e o desenvolvimento de infraestrutura avançada demonstram que soluções de logística energética estão evoluindo para superar gargalos históricos e ampliar o acesso a combustíveis limpos, especialmente para o agronegócio e corredores logísticos fora dos grandes centros urbanos.

O gás natural por si só já promove uma redução de aproximadamente 25% de CO₂ praticamente zera o material particulado, grande ofensor da saúde pública, em comparação ao diesel, além de viabilizar o uso do biometano, por meio do mix, o com isso promover uma redução de até 84% nas emissões.

Os dados oficiais mais recentes disponíveis no Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas por Veículos Automotores Rodoviários – Ano-base 2024, elaborado pelo Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA) sob coordenação do Ministério dos Transportes e do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima, demonstram que o setor de transporte rodoviário continua a ser um dos principais responsáveis pelas emissões de gases de efeito estufa no Brasil, com 270 milhões de toneladas de dióxido de carbono (CO₂) emitidas em 2024 e caminhões e outros veículos pesados contribuindo com cerca de 40% desse total.¹



LexEdit
* C D 2 5 3 5 1 6 6 1 3 0 0 *

A predominância do diesel nas emissões do transporte rodoviário é expressiva: em 2024, 87% das emissões de óxidos de nitrogênio (NOx)², um poluente crítico por seus impactos à saúde e ao meio ambiente, foram associadas a veículos movidos a diesel. Em contrapartida, combustíveis como o GNL representaram apenas 1% destas emissões naquele ano. Esses dados oficiais evidenciam dois pontos relevantes para o debate legislativo: por um lado, a necessidade de políticas públicas mais amplas e eficazes que estimulem a redução de emissões do setor de transporte pesado, principal vetor de poluentes e de CO₂; por outro, a oportunidade de incorporar alternativas tecnológicas com menor pegada de carbono, como o GNL, que podem contribuir à transição energética do setor sem comprometer a competitividade do setor de transporte de cargas.

Além disso, a modernização da frota para veículos pesados movidos a GNL e outras tecnologias com menor impacto ambiental contribui para políticas públicas de longo prazo orientadas à melhoria da qualidade do ar nas cidades e nos corredores logísticos, especialmente em um setor em que a expansão da frota continua a impulsionar emissões totais.³

Ao ampliar o rol de veículos elegíveis às linhas de financiamento, a emenda fortalece a política pública ao estimular a adoção de tecnologias de transição energética, dialogando não apenas com compromissos nacionais de mitigação de gases de efeito estufa, mas também com princípios de sustentabilidade ambiental, social e econômica previstos no texto da medida provisória.

O uso do GNL aproveita ainda a infraestrutura existente de distribuição de gás natural no país, o que reduz barreiras de implementação e pode promover redução de custos operacionais



para operadores de transporte, ao mesmo tempo em que contribui à diversificação energética do setor. Isso atende ao objetivo de modernização da frota e garante competitividade econômica, ao mesmo tempo em que promove vantagens ambientais em comparação com a tecnologia tradicional a diesel.

Portanto, a emenda proposta promove equilíbrio entre competitividade, redução de emissões e modernização tecnológica da frota de transporte pesado, em conformidade com as metas de sustentabilidade ambiental, social e econômica, e com os princípios de governança pública previstos na medida provisória.

¹ <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/sustentabilidade/mudanca-do-clima/inventario-nacional-de-emissoes-atmosfericas-por-veiculos-automotores-rodoviarios-2025>

² https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/sustentabilidade/mudanca-do-clima/0_ineavar_2025.pdf

³ <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2025/12/brasil-atualiza-inventario-nacional-de-emissoes-do-transporte-rodoviario-apos-10-anos>

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

**Deputado Zé Vitor
(PL - MG)**

