

**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 emenda proposta visa ampliar o escopo do programa de renovação de frota, assegurando que veículos de transporte pesado movidos por combustíveis alternativos de menor impacto ambiental, quais sejam: etanol, biodiesel, biometano, biogás, gás natural liquefeito (GNL) e gás natural comprimido (GNC), possam acessar e serem elegíveis à condições diferenciadas de linhas de financiamento previstas no art. 3º da MP 1328/2025. A medida reforça o alinhamento do programa com critérios de sustentabilidade, ao incentivar tecnologias que favorecem maior eficiência energética e a redução de emissões no transporte de cargas.

Ao contemplar veículos pesados compatíveis com biocombustíveis e gás natural, reforça-se 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 energética brasileira e impulsiona o desenvolvimento tecnológico e agrícola associado à transição energética no transporte de carga. Essa abordagem contribui para a inserção gradual de fontes mais limpas no setor logístico, ampliando a competitividade e modernização da frota.

A proposta também reconhece o potencial de blends, ou seja, a mistura de gás natural e biometano, (como já ocorre com o etanol na gasolina e o biodiesel no diesel) e outras soluções híbridas como instrumentos para ampliar o uso de combustíveis renováveis, aproveitando a infraestrutura já existente e viabilizando sua aplicação em corredores logísticos e áreas fora dos grandes centros.

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.

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

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.

Importante destacar que, 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.

Destaca-se que, de acordo com 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 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.

Conclui-se que, a presente proposta fortalece o papel estratégico do Estado na indução de tecnologias limpas ao criar condições que favorecem a competitividade e a atratividade econômica dessas soluções no setor de cargas. Ao ampliar o alcance do programa, permite-se não apenas acelerar a modernização da frota, mas também fomentar a segurança energética, reduzir a dependência de combustíveis tradicionais e promover maior previsibilidade regulatória para investidores e operadores logísticos. Essa orientação contribui para um ambiente de negócios mais estável, incentiva o desenvolvimento industrial e tecnológico vinculado aos combustíveis de menor impacto ambiental e sinaliza ao mercado um compromisso efetivo com a transição energética no transporte pesado. Assim, a emenda consolidase como instrumento alinhado aos princípios de eficiência, inovação e sustentabilidade ambiental, social e econômica, reforçando o protagonismo do país na adoção de práticas e políticas públicas compatíveis com metas ambientais e de competitividade setorial.

Solicitamos o apoio dos nobres Pares e do relator para a incorporação da presente emenda ao texto da Medida Provisória.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Deputada Marussa Boldrin
(MDB - GO)

