



CONGRESSO NACIONAL  
Gabinete do Senador Fernando Farias

**EMENDA Nº - CMMPV 1340/2026**  
(à MPV 1340/2026)

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

“**Art. XX** Os navios-tanque e as embarcações de apoio marítimo que sejam originalmente projetados ou posteriormente adaptados para o uso de biodiesel, etanol ou suas misturas em sistemas de propulsão ou de geração auxiliar farão jus a quotas adicionais de depreciação acelerada, conforme critérios estabelecidos em regulamento.”

### **JUSTIFICAÇÃO**

Em 2023, a Organização Marítima Internacional (IMO) adotou uma estratégia para redução de emissões com ambição comum de atingir emissões líquidas zero “por volta de 2050”, estabelecendo pontos indicativos de redução de pelo menos 20% até 2030 e de pelo menos 70% até 2040, em relação a 2008. A organização evoluiu no ano de 2025 para um arcabouço regulatório que combina: padrão obrigatório de combustível e precificação de gases de efeito estufa, elevando para os países o custo regulatório da inação e valorizando, no caso de países bem-posicionados, soluções de menor intensidade de carbono.

Embora a estratégia da IMO incida primariamente sobre o tráfego internacional, tendências e medidas de médio prazo, seus efeitos transbordam para o segmento doméstico, induzindo padrões tecnológicos e de gestão de carbono também na cabotagem e no apoio marítimo. Estimativas e análises recentes da organização sobre navegação doméstica indicam a clara interdependência entre as trajetórias de descarbonização internacional e doméstica, reforçando a oportunidade de se calibrar incentivos



O biodiesel (FAME/HVO) e o etanol oferecem caminhos viáveis e com horizontes de adoção mais curtos que alternativas que exigem redesign completo do navio e da infraestrutura, como a amônia ou hidrogênio. Nesse sentido, classificadoras e entidades técnicas vêm publicando múltiplos guias e estudos que reconhecem a viabilidade operacional e o papel dos biocombustíveis para o cumprimento dos objetivos da navegação internacional, desde que observadas as especificações, compatibilidade de materiais, gerenciamento de qualidade e manutenção. Por isso, ao diferenciar, via depreciação acelerada um adicional para ativos que fazem uso de biocombustíveis (projetados ou adaptados), o Brasil reduz os seus custos de capital de transição e encurta prazos de aprendizado.

O diferencial proposto não cria benefício paralelo. Refina o mecanismo já vigente de depreciação acelerada, preservando as exigências de produção nacional e o conteúdo local definidas por decreto e pelo CNPE (índice mínimo global de 50% de conteúdo local para navios-tanque). Ao premiar o retrofit e o projeto biofuel-ready, a presente emenda amplia a demanda por engenharia nacional, integração de sistemas, componentes e serviços especializados (em motores, sistemas de injeção, tratamento, instrumentação e certificação), consolidando competências tecnológicas domésticas na interseção naval-energias limpas e fortalecendo a cadeia de fornecedores.

Diante do exposto, a emenda promove alinhamento internacional, redução de custos de transição, desenvolvimento de competências nacionais, integração com a política de biocombustíveis e segurança jurídica, preservando as salvaguardas de conteúdo local e a arquitetura fiscal existente. Solicita-se, assim, o apoio à sua aprovação

Sala da comissão, 18 de março de 2026.

**Senador Fernando Farias**  
(MDB - AL)

