



CONGRESSO NACIONAL
CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº - CMMPV 1343/2026
(à MPV 1343/2026)

Acrescentem-se arts. 5º-G a 5º-M à Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, todos na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 5º-G.** Fica instituída a Política Nacional de Incentivo à Substituição do Diesel no Transporte Rodoviário de Cargas, considerando a elevada dependência desse combustível na matriz logística brasileira, sua relevância na estrutura de custos do setor e sua exposição à volatilidade de preços no mercado internacional.

Parágrafo único. A política de que trata o caput priorizará a substituição gradual do diesel por Gás Natural e Biometano, como vetores de redução de emissões, aumento da segurança energética e maior previsibilidade de custos logísticos.” (NR)

“**Art. 5º-H.** Para os fins desta Lei, consideram-se combustíveis de menor intensidade de carbono aqueles utilizados em veículos pesados movidos a Gás Natural Veicular (GNV) e Biometano, especialmente nos modais rodoviários de média e longa distância.” (NR)

“**Art. 5º-I.** A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT deverá considerar, em sua regulação, mecanismos de incentivo à transição energética da frota de transporte rodoviário de cargas, incluindo:

I - estímulo à substituição do diesel por Gás Natural e Biometano;



II – integração de indicadores de eficiência energética e emissões nas políticas de transporte;

III – estímulo à renovação da frota com tecnologias de menor emissão;

IV – integração com sistemas digitais de rastreabilidade, inclusive o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT.” (NR)

“**Art. 5-10º** O Poder Executivo poderá instituir regime especial de incentivos fiscais para a substituição de veículos, máquinas e equipamentos utilizados no transporte rodoviário de cargas por tecnologias movidas a Gás Natural e Biometano, abrangendo:

I – crédito presumido de PIS/PASEP e COFINS;

II – redução a zero das alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI incidentes sobre equipamentos e sistemas de abastecimento e conversão;

III – incentivos à implantação de infraestrutura logística de abastecimento.” (NR)

“**Art. 5º-K.** Fica instituída a Política de Corredores Logísticos Sustentáveis de Baixa Emissão, com o objetivo de viabilizar a circulação de veículos pesados movidos a Gás Natural e Biometano, mediante:

I – implantação de infraestrutura de abastecimento ao longo de rodovias estratégicas;

II – articulação entre União, Estados, concessionárias de rodovias, distribuidoras de gás e agentes privados;

III – priorização de rotas com alta densidade logística;

IV – estímulo à interiorização do uso de combustíveis de menor emissão.” (NR)

“**Art. 5º-L.** As concessões de rodovias federais poderão prever incentivos tarifários para veículos pesados movidos a Gás Natural e



Biometano, como instrumento de estímulo à transição energética do transporte rodoviário de cargas.” (NR)

“**Art. 5º-M.** Fica autorizada a redução de até 50% (cinquenta por cento) das tarifas de pedágio para veículos pesados comprovadamente movidos a Gás Natural ou Biometano, observados os seguintes critérios:

I – comprovação por meio de cadastro específico do veículo junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, integrado às bases de dados dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal – Detrans;

II – identificação do tipo de combustível no registro do veículo, inclusive quanto à sua conversão ou fabricação original para uso de Gás Natural ou Biometano;

III – integração com sistemas eletrônicos de identificação veicular e cobrança automática de pedágio;

IV – manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

§ 1º O cadastro de que trata o inciso I deverá ser interoperável com os sistemas dos Detrans, permitindo a validação automática das características do veículo e de seu combustível.

§ 2º A redução tarifária poderá ser implementada de forma gradual ou por meio de projetos-piloto em corredores logísticos prioritários.

§ 3º O Poder Executivo poderá estabelecer mecanismos de compensação às concessionárias, inclusive por meio de reequilíbrio contratual ou instrumentos fiscais.

§ 4º A ANTT regulamentará os procedimentos de cadastramento, validação e fiscalização, em articulação com os Detrans.” (NR)



JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa enfrentar um dos principais gargalos estruturais da economia brasileira: a elevada dependência do diesel no transporte rodoviário de cargas.

O Brasil consome cerca de 65 bilhões de litros de diesel por ano, dos quais aproximadamente 20% a 25% são importados. Essa dependência expõe a economia nacional à volatilidade do mercado internacional de petróleo, às variações cambiais e a riscos geopolíticos, ampliando a vulnerabilidade externa do país e impactando diretamente o custo do frete, a inflação e a competitividade.

Em um país cuja logística depende majoritariamente do modal rodoviário, as oscilações no preço do diesel geram efeitos imediatos e generalizados sobre as cadeias produtivas, pressionando custos industriais, preços de alimentos e serviços, além de reduzir a previsibilidade econômica.

Nesse contexto, é imperativo reduzir a dependência do diesel importado e mitigar a exposição a riscos internacionais, por meio da diversificação da matriz energética do transporte.

A substituição gradual do diesel por Gás Natural e Biometano surge como alternativa estratégica, tecnicamente viável e economicamente eficiente, dada a disponibilidade desses recursos no território nacional e seu potencial de expansão.

Esses combustíveis proporcionam:

- a. redução das emissões de gases de efeito estufa;
- b. maior previsibilidade e estabilidade de custos;



- c. fortalecimento da segurança energética nacional;
- d. estímulo ao aproveitamento de recursos internos.

A proposta institui ainda a Política de Corredores Logísticos Sustentáveis de Baixa Emissão, essencial para garantir a infraestrutura necessária à transição em escala e com eficiência.

Ademais, a redução de até 50% nas tarifas de pedágio para veículos movidos a Gás Natural e Biometano constitui instrumento econômico direto, capaz de acelerar a renovação da frota e induzir a mudança da matriz energética do transporte rodoviário de cargas.

A operacionalização do benefício foi estruturada com integração entre a ANTT e os Detrans, assegurando controle, rastreabilidade e segurança jurídica, além de permitir implementação célere e eficiente.

A emenda mantém plena aderência ao objeto da Medida Provisória nº 1.343/2026, ao tratar diretamente do transporte rodoviário de cargas e da regulação pela ANTT (inclusive com integração ao CIOT), agregando dimensão estratégica de modernização, eficiência e sustentabilidade ao setor.

Trata-se, portanto, de medida que alia segurança energética, redução de vulnerabilidade externa, eficiência econômica e sustentabilidade ambiental, contribuindo de forma estruturante para o desenvolvimento do país.



Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264888535400>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

