

EMENDA Nº - CMMPV 1349/2026
(à MPV 1349/2026)

Acrescente-se art. 22-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 22-1.** A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**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 órgão e entidades executivos de trânsito dos Estados e dos Distrito Federal (Detran), 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 projeto-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 Detran.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa enfrentar um dos principais gargalos estruturais da economia brasileira: a elevada dependência do diesel no transporte rodoviário de cargas, complementando diretamente o Regime Emergencial de



Abastecimento Interno de Combustíveis instituído pela Medida Provisória nº 1.349, de 7 de abril de 2026.

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 1.349, de 2026, ao tratar diretamente do abastecimento e do preço do óleo diesel de uso rodoviário, 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.

Observação: Verificou-se que o sistema LEXEDIT desconsidera a letra “J” em numeração de artigo quando o artigo é da forma “AA-N”, substituindo-o pelo numeral 10 seguido de °. Assim, o art. 5º-J foi alterado pelo sistema LEXEDIT para “5-10º”.

Sala da comissão, 10 de abril de 2026.

