



CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Laércio Oliveira

EMENDA Nº - CMMPV 1353/2026
(à MPV 1353/2026)

Dê-se ao § 4º do art. 3º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 3º**

.....

§ 4º No caso de financiamento a caminhões, caminhões-tratores, ônibus, micro-ônibus e implementos rodoviários novos, serão admitidos financiamentos a bens de fabricação nacional, credenciados no Credenciamento de Fornecedores Informatizado – CFI do BNDES, bem como, excepcionalmente, a veículos importados que atendam a critérios de sustentabilidade ambiental, social e econômica superiores ou que não possuam equivalente tecnológico produzido no País, conforme regulamentação do Poder Executivo.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.353, de 2026, foi editada com o objetivo de ampliar o acesso ao crédito, mitigar os efeitos do cenário macroeconômico adverso e estimular a renovação da frota de transporte, com ganhos de eficiência energética, produtividade e redução de emissões, conforme expressamente indicado em sua exposição de motivos. Nesse contexto, o próprio texto da Medida Provisória estabelece, no § 3º do art. 3º, que as linhas de financiamento deverão observar critérios de sustentabilidade ambiental, social e econômica, evidenciando que a política pública foi estruturada com base no desempenho dos veículos financiados, especialmente sob a perspectiva ambiental.



Ocorre que o § 4º do mesmo artigo, ao restringir o financiamento exclusivamente a bens de fabricação nacional, pode limitar a plena efetividade da medida, ao vincular o acesso ao crédito à origem do bem, e não ao seu desempenho ambiental. Tal restrição pode, na prática, dificultar o alcance dos objetivos da própria Medida Provisória, sobretudo no que diz respeito à transição para uma matriz de transporte mais limpa, eficiente e menos dependente de combustíveis fósseis.

O transporte rodoviário responde por aproximadamente 64,8% da movimentação de cargas no país, conforme destacado na exposição de motivos, sendo, portanto, elemento central para a dinâmica econômica nacional, com impacto direto sobre custos logísticos, competitividade das empresas e formação de preços ao consumidor. Nesse cenário, a elevada dependência do óleo diesel expõe o setor a choques internacionais de preços, como os observados recentemente, reforçando a necessidade de acelerar a modernização da frota com tecnologias mais eficientes e menos intensivas em carbono.

A adoção de veículos movidos a gás natural e biometano representa uma das alternativas mais imediatas e custo-efetivas para reduzir emissões e melhorar a eficiência energética. Estudos técnicos indicam que caminhões a gás natural podem reduzir significativamente as emissões de dióxido de carbono em relação aos modelos a diesel, enquanto o uso de biometano pode proporcionar reduções ainda mais expressivas ao longo do ciclo de vida do combustível, além de contribuir para a economia circular e o aproveitamento energético de resíduos. Assim, o ganho ambiental associado à política pública decorre essencialmente da tecnologia empregada e da fonte energética utilizada, e não da origem geográfica do equipamento.

Adicionalmente, é importante destacar que a disponibilidade de veículos com maior capacidade operacional e eficiência energética é especialmente relevante para setores intensivos em logística, como o agronegócio, responsável por parcela significativa do PIB e das exportações brasileiras. Em operações de alta severidade, como o transporte de grãos, cana-de-açúcar e celulose, a exigência de potência, torque e capacidade de carga é determinante para a viabilidade econômica da atividade. Nesse contexto, caminhões com



tecnologias mais avançadas, incluindo modelos com potência superior a 500 cavalos, têm papel fundamental na redução do custo por tonelada transportada, no aumento da produtividade e na redução do número de viagens necessárias. A limitação ao financiamento apenas de veículos de fabricação nacional pode, portanto, restringir o acesso a soluções já disponíveis no mercado internacional que atendem a essas exigências operacionais, especialmente em segmentos nos quais ainda não há oferta nacional equivalente em escala e desempenho.

Embora o Brasil possua um parque industrial relevante no setor automotivo, ainda existem limitações na oferta, em escala e em prazo, de veículos pesados com tecnologias mais avançadas e de menor impacto ambiental, especialmente no segmento de caminhões movidos a gás natural e biometano. A restrição à fabricação nacional, nesses casos, pode limitar o acesso a soluções já disponíveis no mercado internacional, retardando a renovação da frota e reduzindo a efetividade da política pública, sobretudo em um contexto de urgência para aumento da eficiência logística e mitigação dos impactos do custo de energia sobre a economia.

Sob a perspectiva econômica, a ampliação do acesso a tecnologias mais eficientes no transporte rodoviário produz efeitos positivos que transcendem o setor logístico, alcançando a dinâmica macroeconômica. A redução do custo logístico, especialmente em um país com elevada dependência do transporte rodoviário, contribui diretamente para a diminuição do custo de produção e distribuição de bens, com reflexos sobre a inflação. Ao reduzir pressões inflacionárias, cria-se ambiente mais favorável à estabilidade de preços e, conseqüentemente, à condução da política monetária, com impactos potenciais sobre a trajetória da taxa de juros. Além disso, a utilização de veículos mais eficientes e com menor custo operacional reduz a necessidade de investimentos adicionais em frota ao longo do tempo, melhora a previsibilidade financeira das empresas e fortalece a capacidade de investimento produtivo. Nesse sentido, a flexibilização proposta contribui não apenas para os objetivos ambientais da Medida Provisória, mas também para a eficiência econômica e estabilidade macroeconômica, alinhando-se aos interesses estratégicos do país.



A redação proposta busca, portanto, harmonizar os dispositivos da Medida Provisória, preservando o estímulo à produção nacional, sem afastá-lo, ao mesmo tempo em que permite, de forma excepcional e condicionada, o financiamento de veículos que apresentem desempenho ambiental superior ou que não possuam equivalente tecnológico produzido no País. Trata-se de ajuste pontual, que não altera a estrutura do programa, não implica aumento de gasto público e mantém a competência do Poder Executivo para regulamentar os critérios de elegibilidade, garantindo segurança jurídica, coerência normativa e flexibilidade na implementação da política.

Dessa forma, a emenda contribui para ampliar a efetividade das linhas de financiamento, acelerar a transição energética no setor de transportes, reduzir a dependência de combustíveis mais poluentes, mitigar a exposição do país a choques internacionais de preços, melhorar a eficiência logística nacional e fortalecer setores estratégicos da economia, ao mesmo tempo em que preserva o papel da indústria nacional e assegura coerência interna à Medida Provisória.

Diante do exposto, a aprovação da presente emenda representa medida de aperfeiçoamento legislativo, com impactos positivos na efetividade da política pública proposta pela Medida Provisória.

Sala da comissão, 6 de maio de 2026.

Senador Laércio Oliveira
(PP - SE)

