



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador ESPERIDIÃO AMIN

**EMENDA Nº - CI**  
**(ao PL 528/2020)**

Dê-se ao inciso II do *caput* do art. 16 do Projeto a seguinte redação:

**“Art. 16. ....**

.....  
II – incentivar a fabricação, a comercialização, a aquisição e a utilização de veículos pesados e máquinas agrícolas e de outros veículos movidos a Gás natural Veicular/Metano, bem como a conversão de veículos movidos a outros combustíveis para Gás Natural Veicular/Metano e a substituição de motor a diesel usado em veículo por motor novo movido a metano homologado pelos órgãos certificadores;

”  
.....

### **JUSTIFICAÇÃO**

A sugestão de Emenda ora proposta tem por objetivo aperfeiçoar a legislação relacionada ao aproveitamento do biometano como alternativa para alcançar os compromissos climáticos, especialmente no setor de transporte e de pesados/bens de capital. Para assegurar a clareza e a eficácia das medidas propostas, é essencial incluir o termo "gás natural" no texto do Projeto de Lei nº 528,2020, haja vista a sua complementariedade com o biometano e por se tratar de uma solução eficiente de transição energética.

Com foco na descarbonização da matriz energética, é relevante opções alternativas, porém complementares e eficientes para renovação da frota de pesados, ampliando a utilização de biocombustíveis. Neste sentido, o texto aprovado na Câmara propôs, dentre vários mecanismos, que futuras políticas

públicas tenham como norte o investimento na fabricação, comercialização e aquisição de máquinas e equipamentos que utilizem biometano e também propôs a troca de motores usados a diesel por motores novos movidos a biometano, em uma alternativa viável à Renovação de Frota.

Sendo a ação de maior impacto da redução das emissões dos Gases de Efeito Estufa (GEE), a Renovação de Frota deve ser promovida, especialmente nos veículos pesados. Por sua vez, o impacto em custo de um veículo antigo para um veículo novo, usualmente, torna as atividades de troca de veículos pouco efetiva (vide últimas tentativas de Renovação de Frota buscadas nos últimos anos pelos Governos Federais).

Por isso, é importante identificar passos de renovação acessível. Para a redução de consumo de combustível, aumento de durabilidade e redução de emissões de GEE e de poluentes, deve-se ser incentivada a possibilidade, e não a obrigatoriedade, da troca de motores. Essa troca pode acontecer de diferentes maneiras.

A troca de motor usado por motor novo é um fator crucial. Nessa modalidade é possível inclusive se considerar a troca de combustível por outro de menor pegada de carbono, o que obviamente pede adaptação do veículo para esse novo combustível e as respectivas homologações nos órgãos competentes. Um exemplo é a troca de um motor diesel em um caminhão ou ônibus por um motor a gás (que utiliza tanto o GNV quanto o Biometano). Essa troca representa cerca de 25% de redução das emissões de CO<sub>2</sub>eq quando utilizado gás natural (fóssil), e 95% quando utilizado o biometano (biocombustível oriundo de dejetos de animais ou restos de alimentos).

Este é um mecanismo capaz de ser eficiente na transição energética, já que o gás natural, mesmo estando na categoria de combustíveis fósseis, é uma energia com pegada de carbono menor em relação ao diesel. E, se utilizado o biometano, a redução de gases de efeito estufa é reduzida, com emissão zero de particulado. Sendo assim, se faz necessário para o bom caminho da Transição Energética viável, que o Gás Natural seja considerado no texto, sendo complementar ao Biometano (metano).



O que se propõe, além de reduzir emissões, também permitirá maior demanda para uma economia circular, na busca por utilizar dejetos de animais e resíduos de plantações ou resto de alimentos para a produção de combustível sustentável, no caso o biometano, como fonte energética para a frota circular.

O biometano é tecnicamente equivalente ao gás natural e pode ser utilizado de forma intercambiável com ele. A infraestrutura para o gás natural veicular, incluindo gasodutos, sistemas de GNC (gás natural comprimido) e GNL (gás natural liquefeito), é a mesma utilizada para o biometano. Desse modo, a menção ao GNV no texto do Projeto de Lei destaca essa compatibilidade e esclarece que o biometano pode ser integrado sem a necessidade de modificações significativas na infraestrutura existente. Essa inclusão garantirá uma abordagem mais completa e eficaz, promovendo o biometano como uma alternativa energética sustentável e alinhada com a infraestrutura existente.

Para tanto, solicitamos ao relator e aos nobres pares o apoioamento para a aprovação da presente Emenda.

Sala da comissão, 20 de agosto de 2024.

**Senador Esperidião Amin  
(PP - SC)**



Assinado eletronicamente, por Sen. Esperidião Amin

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6672066997>