



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1303/2025
(à MPV 1303/2025)

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

“**Art.** Fica autorizada, no âmbito da administração pública federal, a instituição de regime especial de incentivo ao investimento privado em infraestrutura de transporte de baixo carbono, por meio da emissão de títulos incentivados de debêntures de infraestrutura verde, ou instrumentos similares, com contrapartida em investimentos realizados diretamente ou por meio de parcerias público-privadas.

§ 1º Os projetos de investimento habilitados deverão estar vinculados à ampliação ou modernização de infraestrutura logística de baixa emissão de carbono, com ênfase na implantação ou ampliação de:

I – ferrovias dedicadas ou compartilhadas para o escoamento de biocombustíveis;

II – dutos de transporte de etanol, biometano ou outros combustíveis renováveis líquidos;

III – terminais intermodais integrados à cadeia logística de biocombustíveis.

§ 2º Os investimentos realizados por pessoas jurídicas de direito privado poderão ser objeto de:

I – emissão de títulos incentivados vinculados ao projeto, com isenção de Imposto de Renda sobre os rendimentos auferidos por investidores pessoa física e redução de alíquota para investidores institucionais;

II – reconhecimento de crédito tributário limitado a até 30% do valor efetivamente investido, desde que vinculado à redução equivalente da obrigação contratual do poder público em parcerias vigentes.

§ 3º Para fins de controle e neutralidade fiscal:



I – a concessão dos créditos tributários previstos no inciso II dependerá de autorização específica da Secretaria Especial da Receita Federal, mediante comprovação de compensação orçamentária ou redução de despesa pública de igual montante;

II – os incentivos previstos não poderão ser cumulativos com outros regimes fiscais já incidentes sobre o mesmo investimento.

§ 4º A regulamentação deste artigo disporá sobre:

I – os critérios de elegibilidade dos projetos, com base em critérios técnicos de eficiência energética e redução de emissões, segundo parâmetros estabelecidos pelos Ministérios da Fazenda, dos Transportes e de Minas e Energia;

II – os mecanismos de controle, transparência e prestação de contas dos investimentos realizados;

III – os procedimentos para emissão, negociação e fiscalização dos títulos incentivados.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta foi elaborada a partir debates com a Frente Parlamentar Agropecuária – FPA e o Instituto Pensar Agro.

A instituição de um regime especial para debêntures de infraestrutura verde consolida e aprofunda o sucesso do modelo inaugurado pela Lei 12.431/2011 (debêntures incentivadas) e recém-atualizado pela Lei 14.801/2024, agora direcionando o incentivo a projetos logísticos de baixo carbono – eixo imprescindível para que o Brasil cumpra sua Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC) no Acordo de Paris, reduza emissões de transporte (cerca de 12 % do total nacional) e aumente a competitividade do agronegócio na transição energética global.

Ao priorizar ferrovias dedicadas ou compartilhadas para biocombustíveis, dutos de etanol, biometano e terminais intermodais integrados, o dispositivo dialoga com o Plano Nacional de Logística 2035 e o RenovaBio, reduzindo em até 70 % as emissões por tonelada-quilômetro em relação ao modal rodoviário, segundo estimativas da EPE e do Ministério dos Transportes.



A isenção de IR para investidores pessoa física – já consagrada nas debêntures de infraestrutura – e a alíquota reduzida para institucionais atraem poupança doméstica de longo prazo, hoje subutilizada nos fundos de pensão e no seguro-reserva das seguradoras, criando um canal permanente de funding privado que diminui a dependência de orçamento público e de crédito do BNDES.

O crédito tributário limitado a 30 % do investimento, atrelado à redução equivalente de obrigações públicas em PPPs, mantém a neutralidade fiscal e obedece ao art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal, pois só será concedido mediante demonstração de compensação orçamentária validada pela Receita Federal. Prevê-se ainda a vedação à cumulatividade com outros regimes e a exigência de comprovar redução efetiva de emissões, garantindo que o incentivo seja direcionado a projetos genuinamente verdes – alinhados às taxonomias sustentáveis do CMN e às melhores práticas da ICMA (International Capital Market Association).

Por fim, o artigo fortalece a agenda de reindustrialização verde do País: ferrovias e dutos dedicados a biocombustíveis criam mercado seguro para produtores de etanol de milho, etanol de segunda geração e biometano oriundo de resíduos agroindustriais; terminais intermodais reduzem custo logístico da celulose, do açúcar de cana e do farelo de soja, aumentando a margem exportadora e gerando empregos de alto valor agregado nas regiões Centro-Oeste e Nordeste. Assim, a medida conjuga descarbonização, competitividade e disciplina fiscal, traduzindo em instrumentos concretos o compromisso do Governo Federal com o “Pacto pelo Equilíbrio Fiscal do Brasil” e com a liderança brasileira na transição para uma economia de baixo carbono.

Sala da comissão, 17 de junho de 2025.

Deputado Arnaldo Jardim
(CIDADANIA - SP)
Deputado Federal

