



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 debêntures incentivadas 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 do 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 do Brasil, mediante comprovação de compensação orçamentária ou redução de despesa pública de igual montante;

II – os incentivos previstos neste artigo 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 parâmetros técnicos de eficiência energética e redução de emissões, a serem definidos 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 presente proposta tem por objetivo criar, no âmbito da administração pública federal, um regime especial de incentivo ao investimento privado em infraestrutura de transporte de baixo carbono, utilizando-se de instrumentos financeiros e fiscais já consagrados em economias desenvolvidas, como os Estados Unidos.

A redação deste artigo foi inspirada em dois mecanismos norte-americanos de referência:

1. Private Activity Bonds (PABs): títulos emitidos por governos subnacionais, com isenção fiscal, destinados ao financiamento de obras de infraestrutura executadas e operadas por entes privados;
2. Infrastructure Investment Tax Credit (IITC): crédito fiscal federal oferecido a empresas que realizam investimentos diretos em ativos de infraestrutura estratégica.



Ambos os modelos têm como premissa central que a melhor forma de reduzir o custo global dos investimentos em infraestrutura não é a sua execução direta pelo Estado, mas a transferência das necessidades públicas para os mecanismos de mercado, associando a política pública a agentes privados com capacidade de execução, eficiência operacional e responsabilidade sobre o desempenho do ativo no longo prazo.

No caso brasileiro, a adoção de um modelo semelhante permite enfrentar um dos principais gargalos à competitividade da produção de biocombustíveis e derivados de baixa emissão de carbono: a deficiência na infraestrutura de escoamento e a elevada dependência do modal rodoviário, com custos logísticos, ambientais e de segurança incompatíveis com os compromissos climáticos assumidos pelo país.

A proposta tem os seguintes méritos técnicos e institucionais:

- Aproxima a execução da obra de seu usuário final, que tem interesse direto na excelência, no custo competitivo e na sustentabilidade da operação (ex: produtores de biocombustíveis, operadores logísticos, empresas consumidoras industriais);
- Estimula o desenvolvimento de soluções integradas de transporte (ferrovias, dutos, terminais intermodais) compatíveis com a lógica da transição energética;
- Gera externalidades positivas locais, como geração de empregos verdes, descongestionamento de rodovias e melhoria na qualidade do ar;
- Possui neutralidade fiscal estrutural, uma vez que os créditos tributários ficam condicionados à redução equivalente de obrigações do poder público ou à compensação orçamentária previamente autorizada.

Além disso, a medida se articula com os princípios da reforma tributária em curso no Brasil e com os compromissos firmados pelo país no Acordo de Paris, na IMO (Organização Marítima Internacional) e no âmbito do CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), uma vez que



fortalece o papel dos biocombustíveis como vetor de descarbonização da matriz de transportes.

Trata-se, portanto, de uma proposta madura, financeiramente responsável e alinhada às melhores práticas internacionais de financiamento sustentável, apta a induzir um novo ciclo virtuoso de investimentos em infraestrutura verde, com impacto direto sobre a eficiência logística, a competitividade industrial e o cumprimento das metas climáticas nacionais.

Sala da comissão, 17 de junho de 2025.

Deputado Arnaldo Jardim
(CIDADANIA - SP)
Deputado Federal

