



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.576, DE 2025

Cria programa de auxílio aos proprietários de veículos movidos a diesel, Programa Diesel Justo.

Autor: Deputado BIBO NUNES

Relator: Deputado ZÉ TROVÃO

I - RELATÓRIO

Vem à apreciação desta Comissão o Projeto de Lei nº 1.576, de 2025, que tem por objetivo criar programa de auxílio aos proprietários de veículos movidos a diesel, Programa Diesel Justo.

Por meio do referido projeto, o Autor propõe a concessão, pelo prazo mínimo de 5 anos, de auxílio correspondente a 50% das despesas de manutenção incorridas pelos beneficiários do programa, conforme regulamento a ser editado pelo Poder Executivo federal, que deverá dispor sobre a forma de cadastro dos favorecidos, o limite máximo de reembolso periódico por veículo e a forma de comprovação dos gastos.

Na justificação, defende que o aumento da composição de biodiesel no combustível vendido diminui a eficiência e gera maior custo de manutenção à frota de ônibus e caminhões do Brasil. Sustenta sua argumentação em estudos e relatórios técnicos publicados pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT).

A proposição foi distribuída à Comissão de Viação e Transportes, para proferir parecer de mérito, conforme o art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD); e às Comissões de Finanças e Tributação, para análise de mérito e de adequação financeira e orçamentária; e de Constituição e Justiça e de Cidadania, para análise de constitucionalidade e de juridicidade, conforme o art. 54 do RICD.





A apreciação da proposição é conclusiva pelas Comissões e o regime de tramitação é ordinário, conforme o art. 24, inciso II, e o art. 151, inciso III, ambos do RICD.

Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 1.576, de 2025, tem por objetivo estabelecer compensação financeira destinada aos transportadores rodoviários, buscando mitigar o acréscimo dos custos de manutenção de veículos movidos a diesel decorrente da elevação do percentual de biodiesel na mistura obrigatória.

A proposição reconhece que a política de transição energética, embora alinhada aos compromissos ambientais do País, tem produzido impactos consideráveis sobre os setores de transporte de cargas e passageiros, cuja estrutura operacional depende de forma incontornável do uso do óleo diesel como principal insumo. Cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes examinar o mérito da matéria, que se revela de extrema relevância para a competitividade logística nacional.

É amplamente sabido que o transporte rodoviário de cargas constitui o eixo central da matriz logística brasileira, responsável por viabilizar o escoamento de cerca de dois terços dos produtos movimentados no território nacional. Entretanto, a elevação progressiva do teor de biodiesel, ainda que contribua para a redução das emissões de gases de efeito estufa, tem provocado consequências técnicas relevantes.

Dados amplamente reconhecidos pelo setor e por órgãos especializados demonstram que maiores concentrações de biodiesel ampliam a necessidade de intervenções mecânicas, aceleram processos de formação de borras e impurezas, aumentam a incidência de panes relacionadas à oxidação e reduzem a vida útil de sistemas de injeção, filtros e bombas. Esses efeitos elevam o custo operacional do transportador, que se vê compelido a realizar manutenção mais frequente e a conviver com riscos de indisponibilidade da frota.

Esse aumento de custos, inevitavelmente, pressiona os valores de frete e produz sobre toda a economia nacional. O transporte rodoviário integra cada etapa da logística





de abastecimento e distribuição de bens essenciais e, quando seu custo se eleva, cresce também o preço final de alimentos, medicamentos, insumos industriais e diversos outros produtos que dependem diariamente das rodovias brasileiras. Assim, ainda que a política de substituição parcial do diesel fóssil seja legítima e ambientalmente desejável, não se pode ignorar que o ônus econômico recai quase integralmente sobre uma categoria que desempenha papel insubstituível na circulação de riquezas e no funcionamento regular da economia.

No transporte coletivo urbano, esses efeitos tornam-se ainda mais sensíveis. As linhas operam em regime intensivo, com constantes partidas e paradas, alta quilometragem acumulada e severo desgaste dos componentes mecânicos, o que amplia a vulnerabilidade das frotas às variações da qualidade do combustível. Nesse contexto, o aumento dos custos de manutenção incide diretamente sobre as tarifas do transporte público, pressionando os orçamentos municipais, as planilhas tarifárias e, em última instância, o valor pago pelo usuário final.

Diante desse quadro, a solução proposta no projeto mostra-se equilibrada e responsável. A criação de compensação financeira mediante subsídio direto, condicionado a cadastro de beneficiários, permite focalizar os recursos públicos nos transportadores efetivamente impactados, evitando dispersão e assegurando controle administrativo adequado. Trata-se de um mecanismo que compatibiliza a continuidade da política ambiental com a proteção da atividade econômica essencial, mitigando distorções e garantindo que o processo de transição energética não comprometa a estabilidade do transporte rodoviário nem onere, de forma injusta, aqueles que não dispõem de alternativas tecnológicas imediatas.

À vista de todo o exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 1.576, de 2025.

Sala da Comissão, em de de 2026.

Deputado ZÉ TROVÃO
Relator

