



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.576-A, DE 2025

(Do Sr. Bibó Nunes)

Cria programa de auxílio aos proprietários de veículos movidos a diesel, Programa Diesel Justo; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. ZÉ TROVÃO).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

PROJETO DE LEI Nº , DE 2025

(Do Sr. BIBO NUNES)

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei institui o Programa Diesel Justo.

Parágrafo único. O Poder Executivo indicará os órgãos responsáveis pela regulamentação, supervisão e execução do programa.

Art. 2º São objetivos do Programa Diesel Justo:

I - mitigar o impacto financeiro, para os transportadores, da transição para o uso do diesel com maior porcentagem de biodiesel na matriz energética brasileira;

II - incentivar a realização das manutenções periódicas de veículos utilizados pelos transportadores; e

III - suscitar a regular avaliação de impacto pelo Poder Público em relação ao crescente aumento da proporção de biodiesel na mistura do diesel.

Art. 3º O Programa Diesel Justo consiste na concessão de auxílio como forma de colaborar com o custeio de despesas de manutenção incorridas pelos beneficiários do programa.

§ 1º O auxílio de que trata o *caput* corresponde a 50% (cinquenta por cento) das despesas na manutenção de motor a diesel incorridas pelo proprietário do veículo.

§ 2º Compete ao regulamento fixar:

I - o limite máximo de reembolso periódico por veículo; e



II - a forma de comprovação das despesas incorridas pelo proprietário do veículo.

§ 3º Para a fixação do limite de que trata o inciso I do § 2º, devem ser considerados:

I - a estimativa do incremento das despesas de manutenção em virtude do crescente teor de mistura do biodiesel ao diesel; e

II - a espécie e o ano do veículo e o tipo e a potência do motor movido a diesel.

Art. 4º São beneficiárias do Programa Diesel Justo as pessoas físicas ou jurídicas cuja atividade econômica seja o transporte rodoviário de cargas ou o transporte rodoviário coletivo de passageiros.

Parágrafo único. Compete ao regulamento dispor sobre a forma de cadastro dos beneficiários no Programa Diesel Justo.

Art. 5º Até o último ano de vigência desta Lei, deve ser realizada avaliação da necessidade de prorrogação do Programa Diesel Justo pelo Poder Executivo, que considerará:

I - estudos de impacto financeiro de diferentes níveis de teor de biodiesel no diesel para os transportadores;

II - a composição da frota dos transportadores brasileiros; e

III - o teor de mistura de biodiesel no diesel vigente e o previsto para os anos subsequentes.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação e vigorará por 5 (cinco) anos.

JUSTIFICAÇÃO

O Programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel (PNPB) foi lançado em 2005, inicialmente com o objetivo de introduzir o biodiesel na matriz energética brasileira, trazer inclusão social e promover o



desenvolvimento regional. Atualmente, o programa também está alinhado com as políticas de sustentabilidade energética, ambiental e saúde pública.

O uso do biocombustível, menos poluente, reduz a dependência de combustível fóssil importado, gera empregos e riqueza no Brasil e reduz os gases de efeito estufa do setor de transportes, que representa metade das emissões do setor de energia, que por sua vez é o terceiro que mais emite, no Brasil. Mitigar as emissões é fundamental para o Brasil cumprir compromissos assumidos em acordos internacionais e manter sua importante posição de liderança mundial no tema.

O percentual de mistura obrigatória do biodiesel ao diesel evolui ao longo do tempo. No início do programa, era de 2% em caráter voluntário. A partir de janeiro de 2008, passou a ser obrigatório e incrementado ao longo dos anos através de leis ou de resoluções do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE). Atualmente, de acordo com o art. 1º da Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, após as alterações promovidas pela Lei nº 14.993, de 2024, o percentual de biodiesel chegará a vinte por cento em 1º de março de 2030.

Ocorre que, enquanto o aumento da composição de biodiesel no combustível vendido proporciona aumento da demanda de produtos agrícolas, trazendo impactos positivos para produtores de insumos do biocombustível, para os setores que se utilizam de veículos movidos a diesel, a externalidade é negativa.

A nova composição do combustível, além de diminuir sua eficiência, gera maior custo de manutenção de ônibus e caminhões. A par desse problema, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) tem produzido relatórios técnicos para investigar os impactos das mudanças no combustível.

Em Nota Técnica sobre o Biodiesel na Composição do Óleo Diesel, de 2021, foram divulgados impactos mecânicos no veículo:

O biodiesel possui maior capacidade de absorver água, propriedade conhecida como higroscopicidade. Além de ser mais higroscópico, esse biocombustível possui maior quantidade de oxigênio em sua composição e maior capacidade de dissolver substâncias orgânicas. Em



decorrência dessas características, o aumento do percentual de biodiesel na mistura BX eleva os riscos de contaminação do diesel B por água e de proliferação de microrganismos, o que degrada o combustível e leva à formação de borra, podendo causar graves danos aos tanques de armazenamento e aos componentes automotivos, entre outros inconvenientes. Como resultado disso, o desempenho dos veículos, sobretudo dos modelos antigos, pode ser comprometido, ocasionando perda de eficiência energética e maior frequência de manutenção, cujos desdobramentos são mais custosos para os usuários, como os transportadores.¹

Em outro estudo realizado pela CNT, em conjunto com a Universidade de Brasília (UnB), para avaliação do impacto da adição de biodiesel, foi evidenciada a “queda no desempenho dos motores. A partir de uma mistura de biodiesel de 20%, surgem problemas como a formação de resíduos e a contaminação do óleo lubrificante, exigindo maior atenção para a manutenção de peças do motor”². Esse estudo também confirma problemas relacionados à eficiência do combustível e revela que:

ao elevar a proporção de biodiesel de 7% para 20%, o consumo de combustível aumentou em 9,5%, em um modelo de caminhão, e 15%, em outro. Na prática, a constatação técnica evidencia um gasto de 15% a mais de combustível para percorrer a mesma rota com veículos abastecidos com a mistura.³

Vê-se que as medidas relacionadas à incorporação de biodiesel, embora favoráveis em alguns aspectos, geram distorções indesejadas e nocivas no setor de transporte. No que se refere às cargas, o aumento do custo do transporte de cargas, além de sobrecarregar transportadores autônomos e empresas transportadoras, faz elevar o custo do frete e, conseqüentemente, dos produtos ofertados a toda a população. Nossa matriz de transporte tem como base o transporte rodoviário. Ademais, no transporte de passageiros, as conseqüências não são menos prejudiciais aos

¹ Disponível em: <<https://cnt.org.br/documento/b5aa0209-5aed-44fb-8d30-b502b4c8bd18>>. Acesso em 18 de mar de 2025.

² Disponível em: <<https://cnt.org.br/agencia-cnt/estudo-da-unb-sobre-os-impactos-do-biodiesel-no-combustivel-comercial--aceito-no-xiv-congresso-brasileiro-de-planejamento-energetico>>. Acesso em 18 de mar de 2025.

³ Disponível em: <<https://cnt.org.br/agencia-cnt/estudo-da-unb-e-da-cnt-sobre-impacto-negativo-do-biodiesel-no-transporte-ganha-validao-cientifica-internacional->>. Acesso em 18 de mar de 2025.



cidadãos, principalmente, os de baixa renda, pois contribuem para a elevação das tarifas de transporte público urbano, intermunicipal e interestadual.

O que propomos aqui, portanto, é que os transportadores sejam compensados pelas externalidades provocadas pela alteração da composição do diesel. Com essa medida, institui-se incentivo para: i) garantir manutenções periódicas de veículos, de modo a garantir a segurança viária; ii) evitar repasse do aumento de custos para fretes e tarifas dos sistemas de transporte; e iii) combater consumo de combustível sem adição obrigatória, objeto de fraudes no programa do biodiesel.

Certos de que a medida promove justiça no sentido de manter a situação prévia ao aumento do percentual de biodiesel no óleo diesel, rogamos apoio dos nobres Pares para a célere aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em de de 2025.

Deputado BIBO NUNES





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 justificativa, 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





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.576, DE 2025

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.576/2025, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Zé Trovão.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Claudio Cajado - Presidente, Rosana Valle - Vice-Presidente, Bebeto, Denise Pessôa, Diego Andrade, Gilberto Abramo, Helena Lima, Jonas Donizette, Juninho do Pneu, Kiko Celeguim, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Rubens Otoni, Antonio Carlos Rodrigues, Beto Preto, Cabo Gilberto Silva, Cezinha de Madureira, Da Vitoria, Gabriel Nunes, Hugo Leal, Lêda Borges, Márcio Honaiser, Marcos Soares, Marcos Tavares, Paulo Guedes, Ricardo Ayres e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 10 de junho de 2026.

Deputado CLAUDIO CAJADO
Presidente

