



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1353, de 2026**, que *"Altera a Lei nº 14.042, de 19 de agosto de 2020, para autorizar a União a aumentar a sua participação no Fundo Garantidor para Investimentos- FGI, e autoriza a destinação de recursos para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a pessoas físicas ou jurídicas de direito privado para aquisição de caminhões, caminhões-tratores, ônibus, micro ônibus ou implementos rodoviários, desde que os veículos atendam a critérios de sustentabilidade ambiental, social e econômica."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Deputado Federal Fred Costa (PRD/MG)	001
Deputado Federal Marangoni (PODEMOS/SP)	002
Senador Laércio Oliveira (PP/SE)	003
Senador Weverton (PDT/MA)	004; 005

TOTAL DE EMENDAS: 5





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01353/2026
(à MPV 1353/2026)

Dê-se nova redação à Medida Provisória nos termos dos itens 1 e 2 a seguir.

Item 1 – Dê-se nova redação ao *caput* do art. 3º da Lei nº 14.042, de 19 de agosto de 2020, como proposto pelo art. 2º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 3º** O Programa Emergencial de Acesso a Crédito na modalidade de garantia – Peac-FGI é destinado a autônomos transportadores rodoviários de carga, na aquisição de bens de capital, e a **taxistas, inclusive para aquisição, renovação ou substituição de veículo utilizado na prestação do serviço de transporte individual remunerado de passageiros**, microempreendedores individuais, microempresas, empresas de pequeno e médio porte, associações, fundações de direito privado e sociedades cooperativas, excetuadas as sociedades de crédito, que tenham sede ou estabelecimento no País e que tenham auferido no ano-calendário imediatamente anterior ao da contratação da operação receita bruta inferior ou igual a R\$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de reais) e, nos termos de regulamentação específica, a beneficiários do Programa Nacional de Microcrédito Produtivo Orientado – PNMPO, em microcrédito concedido por instituições financeiras ou pelas entidades autorizadas de que trata o art. 3º da Lei nº 13.636, de 20 de março de 2018.

.....” (NR)

Item 2 – Dê-se nova redação aos arts. 3º e 4º e ao inciso II do *caput* do art. 4º; e acrescente-se inciso IV ao § 1º do art. 3º da Medida Provisória, nos termos a seguir:



“**Art. 3º** Obedecida a disponibilidade orçamentária e financeira, fica a União autorizada a destinar até R\$ 14.500.000.000,00 (quatorze bilhões e quinhentos milhões de reais) para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a pessoas físicas ou jurídicas de direito privado para aquisição de caminhões e caminhões-tratores novos ou seminovos, **automóveis destinados à prestação do serviço de táxi, novos ou seminovos**, bem como de ônibus, micro-ônibus e implementos rodoviários novos, para renovação de frota.

§ 1º

.....
IV – taxistas, assim entendidos os profissionais autorizados pelo poder público competente a prestar serviço de transporte individual remunerado de passageiros.

.....”

“**Art. 4º** Observado o disposto no ato a que se refere o art. 3º, § 14, o Conselho Monetário Nacional poderá estabelecer condições diferenciadas de taxas, prazos e carência na aquisição de veículo novo para transporte de cargas **ou para prestação do serviço de táxi::**

.....

II – para transportadores autônomos e taxistas que adquiram modelos mais eficientes e de menor impacto ambiental.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo incluir os taxistas entre os beneficiários das linhas de financiamento reembolsável destinadas à renovação de frota, bem como permitir que esses profissionais tenham acesso a condições diferenciadas de taxas, prazos e carência para aquisição de veículos novos ou seminovos utilizados na prestação do serviço de transporte individual remunerado de passageiros.

A medida se justifica pela relevância social e econômica da atividade exercida pelos taxistas, que integram o sistema de mobilidade urbana e prestam serviço essencial à população, especialmente em aeroportos, rodoviárias,



hospitais, centros comerciais, áreas turísticas e regiões com menor oferta de transporte público. Trata-se de categoria formada, em grande parte, por trabalhadores autônomos, que dependem diretamente do veículo para o exercício de sua atividade profissional e para a geração de renda.

A renovação da frota de táxis também contribui para a melhoria da qualidade do serviço prestado ao usuário, com veículos mais seguros, modernos, confortáveis, eficientes e menos poluentes. Ao permitir o acesso desses profissionais às linhas de financiamento, a emenda favorece a substituição de veículos antigos por modelos com maior eficiência energética e menor impacto ambiental, em consonância com os critérios de sustentabilidade ambiental, social e econômica previstos na própria medida provisória.

Além disso, a inclusão dos taxistas confere tratamento mais isonômico aos profissionais do transporte, uma vez que a proposta já contempla transportadores autônomos de cargas e agentes econômicos do setor de transporte rodoviário ou urbano de cargas e de passageiros. A atividade de táxi também constitui modalidade tradicional de transporte urbano de passageiros e, por essa razão, deve ser considerada no âmbito das políticas públicas voltadas à renovação de frota e à ampliação do acesso ao crédito.

A medida possui ainda potencial de estimular a cadeia produtiva automotiva nacional, ao ampliar a demanda por veículos novos e seminovos destinados ao uso profissional, sem afastar os critérios de elegibilidade, os limites, os termos e os itens financiáveis a serem definidos em regulamentação própria. Dessa forma, preserva-se a competência dos órgãos responsáveis pela gestão da política pública e pelo estabelecimento das condições operacionais das linhas de financiamento.

Assim, a emenda aperfeiçoa o texto da medida provisória ao assegurar que os taxistas, profissionais diretamente vinculados à mobilidade urbana e à prestação cotidiana de serviço à população, possam acessar instrumentos de



crédito voltados à renovação da frota, à melhoria da qualidade do transporte e à redução dos impactos ambientais da atividade.

Sala da comissão, 5 de maio de 2026.

Deputado Fred Costa
(PRD - MG)
Deputado Federal



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264470969000>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fred Costa





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01353/2026
(à MPV 1353/2026)

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

“**Art.** Fica instituída a Política Nacional Permanente de Renovação da Frota de Veículos de Transporte de Cargas (PNPR-Cargas), com o objetivo de promover a modernização contínua da frota nacional, com ênfase na sustentabilidade econômica, ambiental e social do setor.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe a criação da Política Nacional Permanente de Renovação da Frota de Veículos de Transporte de Cargas (PNPR-Cargas), um marco regulatório essencial para resolver um dos mais graves problemas estruturais do transporte rodoviário brasileiro: o severo envelhecimento da frota de caminhões, especialmente a do Transportador Autônomo de Cargas (TAC), cuja idade média ultrapassa alarmantes 22,4 anos.

A necessidade de que esta política seja permanente é central para resolver este problema e se justifica por três motivos principais:

1. A Falha Comprovada dos Programas Temporários: O histórico de políticas públicas de incentivo no Brasil demonstra que programas de curto prazo, com "janela de oportunidade", são ineficazes para atender ao caminhoneiro autônomo. Esses programas, embora beneficiem investidores com capital de giro rápido, deixam de lado o profissional do transporte, que necessita de tempo e previsibilidade para planejar financeiramente sua atividade. A decisão de adquirir um ativo de alto valor não é uma compra de impulso; é



um projeto de vida que exige segurança a longo prazo — algo que apenas uma política de Estado pode garantir.

2. A Quebra do Ciclo Vicioso do Prejuízo: O transportador autônomo encontra-se preso em um ciclo vicioso. A baixa rentabilidade dos seus veículos antigos, que gera um prejuízo anual superior a R\$ 40.000,00, o impede de acessar crédito para adquirir um veículo novo e seminovo e mais rentável. A criação de uma política permanente sinaliza ao mercado e ao transportador autônomo, que haverá um caminho contínuo para a modernização da frota, permitindo um planejamento financeiro de longo prazo que quebra esse ciclo vicioso.

3. Segurança Jurídica e Estímulo ao Investimento: A implementação de uma política permanente cria um ambiente de estabilidade regulatória. Isso não apenas garante segurança ao transportador autônomo, mas também estimula toda a cadeia produtiva — fabricantes, setor de autopeças e o sistema financeiro — a desenvolver soluções e produtos de longo prazo, alinhados aos objetivos de modernização da frota nacional.

Em resumo, transformar a renovação de frota em uma política de Estado, e não em ações governamentais esporádicas, é a única forma de resolver a raiz do problema. A PNPR-Cargas garantirá a previsibilidade necessária para que o transportador autônomo possa planejar, investir e contribuir para um transporte mais eficiente, seguro e sustentável.

Diante do exposto, a criação de uma política permanente é uma medida urgente e estruturante. Por essa razão, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 6 de maio de 2026.

Deputado Marangoni
(PODEMOS - SP)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Laércio Oliveira

EMENDA Nº - CMMPV 1353/2026
(à MPV 1353/2026)

Dê-se ao § 4º do art. 3º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 3º**

.....

§ 4º No caso de financiamento a caminhões, caminhões-tratores, ônibus, micro-ônibus e implementos rodoviários novos, serão admitidos financiamentos a bens de fabricação nacional, credenciados no Credenciamento de Fornecedores Informatizado – CFI do BNDES, bem como, excepcionalmente, a veículos importados que atendam a critérios de sustentabilidade ambiental, social e econômica superiores ou que não possuam equivalente tecnológico produzido no País, conforme regulamentação do Poder Executivo.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.353, de 2026, foi editada com o objetivo de ampliar o acesso ao crédito, mitigar os efeitos do cenário macroeconômico adverso e estimular a renovação da frota de transporte, com ganhos de eficiência energética, produtividade e redução de emissões, conforme expressamente indicado em sua exposição de motivos. Nesse contexto, o próprio texto da Medida Provisória estabelece, no § 3º do art. 3º, que as linhas de financiamento deverão observar critérios de sustentabilidade ambiental, social e econômica, evidenciando que a política pública foi estruturada com base no desempenho dos veículos financiados, especialmente sob a perspectiva ambiental.



Ocorre que o § 4º do mesmo artigo, ao restringir o financiamento exclusivamente a bens de fabricação nacional, pode limitar a plena efetividade da medida, ao vincular o acesso ao crédito à origem do bem, e não ao seu desempenho ambiental. Tal restrição pode, na prática, dificultar o alcance dos objetivos da própria Medida Provisória, sobretudo no que diz respeito à transição para uma matriz de transporte mais limpa, eficiente e menos dependente de combustíveis fósseis.

O transporte rodoviário responde por aproximadamente 64,8% da movimentação de cargas no país, conforme destacado na exposição de motivos, sendo, portanto, elemento central para a dinâmica econômica nacional, com impacto direto sobre custos logísticos, competitividade das empresas e formação de preços ao consumidor. Nesse cenário, a elevada dependência do óleo diesel expõe o setor a choques internacionais de preços, como os observados recentemente, reforçando a necessidade de acelerar a modernização da frota com tecnologias mais eficientes e menos intensivas em carbono.

A adoção de veículos movidos a gás natural e biometano representa uma das alternativas mais imediatas e custo-efetivas para reduzir emissões e melhorar a eficiência energética. Estudos técnicos indicam que caminhões a gás natural podem reduzir significativamente as emissões de dióxido de carbono em relação aos modelos a diesel, enquanto o uso de biometano pode proporcionar reduções ainda mais expressivas ao longo do ciclo de vida do combustível, além de contribuir para a economia circular e o aproveitamento energético de resíduos. Assim, o ganho ambiental associado à política pública decorre essencialmente da tecnologia empregada e da fonte energética utilizada, e não da origem geográfica do equipamento.

Adicionalmente, é importante destacar que a disponibilidade de veículos com maior capacidade operacional e eficiência energética é especialmente relevante para setores intensivos em logística, como o agronegócio, responsável por parcela significativa do PIB e das exportações brasileiras. Em operações de alta severidade, como o transporte de grãos, cana-de-açúcar e celulose, a exigência de potência, torque e capacidade de carga é determinante para a viabilidade econômica da atividade. Nesse contexto, caminhões com



tecnologias mais avançadas, incluindo modelos com potência superior a 500 cavalos, têm papel fundamental na redução do custo por tonelada transportada, no aumento da produtividade e na redução do número de viagens necessárias. A limitação ao financiamento apenas de veículos de fabricação nacional pode, portanto, restringir o acesso a soluções já disponíveis no mercado internacional que atendem a essas exigências operacionais, especialmente em segmentos nos quais ainda não há oferta nacional equivalente em escala e desempenho.

Embora o Brasil possua um parque industrial relevante no setor automotivo, ainda existem limitações na oferta, em escala e em prazo, de veículos pesados com tecnologias mais avançadas e de menor impacto ambiental, especialmente no segmento de caminhões movidos a gás natural e biometano. A restrição à fabricação nacional, nesses casos, pode limitar o acesso a soluções já disponíveis no mercado internacional, retardando a renovação da frota e reduzindo a efetividade da política pública, sobretudo em um contexto de urgência para aumento da eficiência logística e mitigação dos impactos do custo de energia sobre a economia.

Sob a perspectiva econômica, a ampliação do acesso a tecnologias mais eficientes no transporte rodoviário produz efeitos positivos que transcendem o setor logístico, alcançando a dinâmica macroeconômica. A redução do custo logístico, especialmente em um país com elevada dependência do transporte rodoviário, contribui diretamente para a diminuição do custo de produção e distribuição de bens, com reflexos sobre a inflação. Ao reduzir pressões inflacionárias, cria-se ambiente mais favorável à estabilidade de preços e, conseqüentemente, à condução da política monetária, com impactos potenciais sobre a trajetória da taxa de juros. Além disso, a utilização de veículos mais eficientes e com menor custo operacional reduz a necessidade de investimentos adicionais em frota ao longo do tempo, melhora a previsibilidade financeira das empresas e fortalece a capacidade de investimento produtivo. Nesse sentido, a flexibilização proposta contribui não apenas para os objetivos ambientais da Medida Provisória, mas também para a eficiência econômica e estabilidade macroeconômica, alinhando-se aos interesses estratégicos do país.



A redação proposta busca, portanto, harmonizar os dispositivos da Medida Provisória, preservando o estímulo à produção nacional, sem afastá-lo, ao mesmo tempo em que permite, de forma excepcional e condicionada, o financiamento de veículos que apresentem desempenho ambiental superior ou que não possuam equivalente tecnológico produzido no País. Trata-se de ajuste pontual, que não altera a estrutura do programa, não implica aumento de gasto público e mantém a competência do Poder Executivo para regulamentar os critérios de elegibilidade, garantindo segurança jurídica, coerência normativa e flexibilidade na implementação da política.

Dessa forma, a emenda contribui para ampliar a efetividade das linhas de financiamento, acelerar a transição energética no setor de transportes, reduzir a dependência de combustíveis mais poluentes, mitigar a exposição do país a choques internacionais de preços, melhorar a eficiência logística nacional e fortalecer setores estratégicos da economia, ao mesmo tempo em que preserva o papel da indústria nacional e assegura coerência interna à Medida Provisória.

Diante do exposto, a aprovação da presente emenda representa medida de aperfeiçoamento legislativo, com impactos positivos na efetividade da política pública proposta pela Medida Provisória.

Sala da comissão, 6 de maio de 2026.

Senador Laércio Oliveira
(PP - SE)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete Senador Weverton

EMENDA Nº - CMMPV 1353/2026
(à MPV 1353/2026)

Dê-se nova redação aos arts. 3º e 4º; e acrescentem-se incisos IV e V ao § 1º do art. 3º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 3º** Obedecida a disponibilidade orçamentária e financeira, fica a União autorizada a destinar até R\$ 14.500.000.000,00 (quatorze bilhões e quinhentos milhões de reais) para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a pessoas físicas ou jurídicas de direito privado para aquisição de caminhões e caminhões-tratores novos ou seminovos, automóveis destinados à prestação de serviços de táxi, novos e seminovos, bem como de ônibus, microônibus e implementos rodoviários novos, para renovação de frota.

§ 1º

.....

IV – taxista pessoa física, registrado junto ao órgão municipal ou distrital competente, que comprove regularidade fiscal e operacional;

V – cooperativas e associações de taxistas legalmente constituídas.

.....”

“**Art. 4º** Observado o disposto no ato a que se refere o art. 3º, § 14, o Conselho Monetário Nacional poderá estabelecer condições diferenciadas de taxas, prazos e carência na aquisição de veículo novo para transporte de cargas ou prestação de serviços de táxi:

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A obsolescência tecnológica da frota de táxi brasileira constitui um problema estrutural que compromete tanto a viabilidade econômica da



categoria quanto a eficiência alocativa de recursos públicos destinados à renovação de frotas de transporte.

Aproximadamente 500 mil taxistas formalizados operam com veículos cuja idade média ultrapassa dez anos, situação que reduz significativamente a competitividade desses profissionais. Enquanto plataformas de mobilidade urbana oferecem frotas modernas e eficientes, taxistas tradicionais enfrentam veículos obsoletos que consomem mais combustível, quebram com frequência e afastam clientes exigentes. O resultado é previsível: margens operacionais comprimidas, impossibilidade de competir e, para muitos, a informalidade como única saída.

A Medida Provisória 1353/2026, ao destinar R\$ 14,5 bilhões para linhas de financiamento reembolsável destinadas à renovação de frota, reconheceu a importância de políticas de crédito diferenciado para agentes econômicos vulneráveis; contudo, sua redação atual exclui de facto transportadores urbanos de passageiros, os taxistas. A presente emenda visa corrigir essa lacuna regulatória, incluindo taxistas como beneficiários das linhas de financiamento e autorizando o Conselho Monetário Nacional a estabelecer condições diferenciadas de taxa, prazo e carência para essa categoria, alinhando-se aos princípios de sustentabilidade econômica, social e ambiental consagrados na Lei Complementar nº 214/2025.

O fundamento teórico dessa intervenção repousa na análise de falha de mercado caracterizada por assimetria informacional e restrição de acesso a crédito para agentes de baixa renda. Estudos do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2023) demonstram que cada real investido em renovação de frota de transporte urbano gera multiplicador econômico de R\$ 3,20 em impacto direto e indireto, através da cadeia de produção, distribuição, manutenção e serviços correlatos. Taxistas, enquanto categoria profissional, apresentam perfil econômico específico: 67% possuem renda familiar mensal entre 2 e 5 salários mínimos, situando-se em faixa de vulnerabilidade econômica que sofre impacto desproporcional em cenários de crise.

A restrição de acesso a crédito em condições viáveis impede que esses agentes realizem investimentos em capital fixo necessários à manutenção da competitividade, criando ciclo vicioso de deterioração de frota, aumento de custos operacionais e pressão para informalização.



A emenda à Medida Provisória 1353/2026 muda esse cenário. Ao incluir taxistas como beneficiários das linhas de financiamento para renovação de frota, o governo reconhece uma realidade que a legislação anterior ignorava: transportadores urbanos de passageiros são tão essenciais quanto transportadores de carga e estão tão estilhaçados quanto.

Nesse contexto, a intervenção via política de crédito diferenciado não constitui subsídio, mas correção de falha de mercado que impede a alocação eficiente de recursos e a realização de investimentos produtivos socialmente desejáveis.

A emenda, portanto, não constitui medida isolada de política de crédito, mas instrumento integrado de política pública que articula objetivos econômicos (geração de emprego, aumento de arrecadação), sociais (inclusão produtiva de categoria vulnerável, melhoria de renda) e ambientais (redução de emissões, melhoria de saúde pública), alinhando-se aos compromissos internacionais do Brasil e aos princípios de sustentabilidade consagrados na legislação tributária e ambiental recente.

Sala da comissão, 6 de maio de 2026.

Senador Weverton
(PDT - MA)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1353/2026
(à MPV 1353/2026)

Dê-se nova redação aos arts. 3º e 4º; e acrescente-se inciso IV ao § 1º do art. 3º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 3º** Obedecida a disponibilidade orçamentária e financeira, fica a União autorizada a destinar até R\$ 14.500.000.000,00 (quatorze bilhões e quinhentos milhões de reais) para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a pessoas físicas ou jurídicas de direito privado para aquisição de caminhões e caminhões-tratores novos ou seminovos, bem como de ônibus, micro-ônibus, **caminhonetes utilizadas para ecoturismo** e implementos rodoviários novos, para renovação de frota.

§ 1º

.....

IV – operador de veículo de transporte de passageiros para ecoturismo em parques nacionais ou estaduais, cooperativas, pessoa física ou jurídica, credenciadas junto ao Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) ou órgão ambiental estadual competente.

.....”

“**Art. 4º** Observado o disposto no ato a que se refere o art. 3º, § 14, o Conselho Monetário Nacional poderá estabelecer condições diferenciadas de taxas, prazos e carência na aquisição de veículo novo para transporte de cargas **ou para prestação de serviços de ecoturismo:**

.....”



JUSTIFICAÇÃO

A frota de veículos utilizados em operações de ecoturismo em parques nacionais e estaduais brasileiros apresenta obsolescência tecnológica crítica que compromete tanto a experiência do visitante quanto a própria conservação dos ecossistemas. Aproximadamente 3.500 operadores de ecoturismo (toyoteiros) utilizam caminhonetes com idade média superior a 12 anos, muitas delas sem sistemas modernos de controle de emissões, amortecimento adequado e tecnologias de redução de impacto ambiental.

Essa frota envelhecida gera impacto ambiental desproporcional: veículos antigos compactam solo com maior intensidade, consomem combustível ineficientemente (gerando emissões 35-45% superiores a modelos novos), e carecem de sistemas de contenção de vazamentos de óleos e fluidos, poluentes críticos em ambientes aquáticos de parques. A modernização dessa frota, mediante financiamento de caminhonetes com tecnologia, sistemas de suspensão de baixo impacto e motores eficientes, reduz significativamente a pegada ambiental das operações de ecoturismo, alinhando-se aos objetivos de conservação do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (Lei 9.985/2000).

A inclusão de operadores de ecoturismo nas linhas de financiamento da MP 1353/2026 é fundamentada em três argumentos técnicos convergentes. Primeiro, sustentabilidade ambiental operacional: veículos novos com tecnologia de redução de emissões e sistemas de suspensão inteligentes reduzem compactação de solo em 40-50%, minimizam vazamentos de fluidos e permitem operação em trilhas com menor degradação de habitat. Parques nacionais como Lençóis Maranhenses e Chapada Diamantina já implementam restrições a veículos antigos; financiamento de frota moderna viabiliza conformidade com essas exigências.

Segundo, viabilidade econômica: operadores de ecoturismo enfrentam barreiras de acesso a crédito similares às de taxistas, 78% operam como pessoas físicas com renda familiar entre 2-4 salários mínimos, impossibilitados de acessar crédito convencional. Ticket médio de financiamento (R\$ 120-180 mil por caminhonete) é 40% inferior ao de transportadores de carga, reduzindo risco



de crédito. Taxa de inadimplência estimada em 88-90% (baseada em histórico de operadores formalizados em parques).

Terceiro, alinhamento com objetivos de conservação: ICMBio e órgãos ambientais estaduais já credenciam operadores e exigem conformidade com padrões ambientais; financiamento condicionado a credenciamento ativo garante que apenas operadores regularizados acessem recursos, reforçando formalização e compliance ambiental.

A modernização da frota de ecoturismo gera cobenefícios mensuráveis em conservação. Veículos novos com sistemas de GPS e monitoramento telemático permitem rastreamento de rotas, reduzindo desvios para áreas sensíveis e facilitando patrulha ambiental por ICMBio. Motores eficientes reduzem ruído em 20-30%, minimizando perturbação de fauna. Sistemas de frenagem regenerativa e suspensão inteligente reduzem compactação de solo, preservando estrutura de raízes e microbiota.

Estudos em parques europeus (Suíça, Áustria) demonstram que modernização de frota de transporte turístico reduz indicadores de degradação ambiental em 35-45% em 3-5 anos.

A emenda, portanto, transforma política de crédito em instrumento de conservação ativa, alinhando-se ao Art. 3º, § 3º da MP (critérios de sustentabilidade ambiental, social e econômica).

A aprovação dessa emenda consolida a MP 1353/2026 como instrumento integrado de política pública que articula inclusão econômica, formalização e conservação ambiental. Operadores de ecoturismo são agentes de desenvolvimento local em regiões de parques nacionais (Maranhão, Bahia, Mato Grosso, Amazonas), categoria que gera 12 mil empregos diretos e indiretos. Modernização de frota viabiliza aumento de receita operacional (redução de custos de combustível e manutenção em ~25%), melhoria de experiência do visitante, e conformidade com padrões ambientais crescentes.

A emenda, portanto, não apenas inclui categoria economicamente vulnerável, mas reforça objetivos de conservação já presentes na legislação



ambiental brasileira, transformando financiamento em ferramenta de gestão ambiental ativa em unidades de conservação.

Sala da comissão, 6 de maio de 2026.

Senador Weverton
(PDT - MA)
Senador



Assinado eletronicamente, por Sen. Weverton

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7132888070>