



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1359, de 2026**, que *"Autoriza a União a destinar recursos para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a profissionais de transporte remunerado privado individual de passageiros, taxistas e cooperativas de taxistas, para aquisição de veículos automotores novos que atendam a critérios de sustentabilidade ambiental, social e econômica."*

PARLAMENTARES	EMENDAS N°S
Deputado Federal Max Lemos (UNIÃO/RJ)	001; 002; 003
Deputado Federal Aureo Ribeiro (SOLIDARIEDADE/RJ)	004; 005; 006; 007
Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	008
Deputado Federal Alex Manente (CIDADANIA/SP)	009; 010; 011
Deputado Federal José Medeiros (PL/MT)	012; 014; 015; 016; 017
Senador Laércio Oliveira (PP/SE)	013
Senador Ciro Nogueira (PP/PI)	018
Senador Eduardo Braga (MDB/AM)	019; 020
Deputado Federal Rodrigo Rollemberg (PSB/DF)	021; 022
Deputada Federal Bia Kicis (PL/DF)	023; 024; 025
Deputado Federal Ricardo Abrão (PSDB/RJ)	026; 027; 028
Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	029; 030; 031; 032
Senadora Damares Alves (REPUBLICANOS/DF)	033
Deputado Federal Vermelho (PL/PR)	034

TOTAL DE EMENDAS: 34





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

Acrescente-se inciso IV ao § 4º do art. 2º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 2º

§ 4º

IV - o financiamento de veículos adaptados e acessíveis destinados ao transporte de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, inclusive veículos adaptados para utilização por motoristas profissionais taxistas ou motoristas de aplicativos com deficiência.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar que os veículos adaptados e acessíveis estejam expressamente contemplados entre os itens financiáveis pelas linhas de crédito instituídas pela Medida Provisória nº 1.359/2026.

A medida é necessária para garantir inclusão, acessibilidade e igualdade de oportunidades tanto para passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida quanto para motoristas profissionais que dependem de veículos adaptados para o exercício de suas atividades econômicas.



* C D 2 6 3 5 8 7 4 2 2 0 0 *

O transporte individual remunerado desempenha papel fundamental na mobilidade urbana e na promoção da acessibilidade, especialmente para pessoas com deficiência, idosos e cidadãos com limitações de locomoção. Entretanto, o elevado custo de adaptação veicular frequentemente impede que taxistas e motoristas de aplicativo realizem as adequações necessárias em seus veículos.

Além disso, muitos profissionais com deficiência exercem atividade como taxistas ou motoristas de aplicativo e necessitam de veículos adaptados para garantir sua autonomia, inclusão produtiva e geração de renda.

A própria legislação brasileira já reconhece a importância da acessibilidade no transporte individual de passageiros, inclusive prevendo incentivos para ampliação da frota acessível.

Dessa forma, a presente emenda fortalece o caráter social da Medida Provisória, amplia o alcance da política pública e promove inclusão, dignidade e acessibilidade no setor de transporte individual remunerado de passageiros.

Sala da comissão, 20 de maio de 2026.

Deputado Max Lemos
(UNIÃO - RJ)





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)**

Acrescente-se § 11 ao art. 2º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

§ 11. O acesso às linhas de financiamento previstas nesta Medida Provisória não poderá ser condicionado exclusivamente à análise de score de crédito ou mecanismos automatizados de classificação de risco bancário, devendo ser observadas as peculiaridades da atividade profissional exercida pelo beneficiário e sua efetiva capacidade de geração de renda.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca assegurar que as linhas de financiamento previstas na Medida Provisória nº 1.359/2026 cumpram efetivamente sua finalidade social e econômica.

Embora a Medida Provisória estabeleça critérios de elegibilidade a serem posteriormente regulamentados pelo Poder Executivo e operacionalizados pelas instituições financeiras, há preocupação legítima de que trabalhadores do setor sejam excluídos do acesso ao crédito em razão de análises automatizadas de score bancário.

Grande parte dos taxistas e motoristas profissionais enfrentou severas dificuldades econômicas nos últimos anos, especialmente em razão da alta dos custos operacionais, da redução da renda e das transformações no setor de



CD260297766200
ExEdit

mobilidade urbana. Em consequência, muitos profissionais possuem restrições cadastrais ou baixa pontuação de crédito, embora permaneçam em plena atividade e mantenham capacidade concreta de geração de renda.

Permitir que o score bancário seja utilizado como barreira automática para acesso ao financiamento comprometeria o objetivo central da Medida Provisória, que é justamente possibilitar a renovação da frota e garantir melhores condições de trabalho aos profissionais do transporte individual remunerado.

A presente emenda, portanto, preserva o caráter social da política pública e amplia a inclusão financeira dos trabalhadores beneficiários da medida.

Sala da comissão, 20 de maio de 2026.

Deputado Max Lemos
(UNIÃO - RJ)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

Dê-se ao inciso II do § 1º do art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 2º

§ 1º

.....

II - motoristas profissionais que exerçam, comprovadamente, atividade de condutor autônomo de passageiros, na condição de titular de autorização, permissão ou concessão do Poder Público (taxista), bem como motoristas auxiliares regularmente cadastrados junto aos órgãos municipais ou distritais competentes;

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa corrigir importante lacuna da Medida Provisória nº 1.359/2026 ao incluir os motoristas auxiliares de táxi entre os beneficiários das linhas de financiamento destinadas à aquisição de veículos novos.

Embora não sejam titulares da permissão, os motoristas auxiliares já exercem efetivamente a atividade de transporte individual de passageiros em diversos municípios brasileiros, estando regularmente cadastrados perante os órgãos públicos locais e, em muitos casos, integrando listagens oficiais para futura concessão de permissões.



* CD 262903149900 *
ExEdit

Trata-se de profissionais que dependem diretamente da atividade para sua subsistência e que contribuem diariamente para a mobilidade urbana, razão pela qual devem receber tratamento isonômico em relação aos demais integrantes da categoria.

A exclusão desses trabalhadores do alcance da Medida Provisória acabaria por criar uma distorção injustificada, afastando justamente profissionais que já atuam no sistema público de transporte individual e que necessitam de condições adequadas para renovação de frota e melhoria das condições de trabalho.

Além disso, a medida dialoga diretamente com a necessidade de prorrogação do Convênio ICMS 38/01 do CONFAZ, instrumento que garante a isenção de ICMS na aquisição de veículos destinados à atividade de táxi e que historicamente representa importante política pública de apoio à categoria. A ampliação do alcance da MP aos motoristas auxiliares contribui para harmonizar as ações de financiamento e incentivo tributário voltadas ao setor.

Assim, a presente emenda fortalece o caráter social da medida, amplia seu alcance e garante maior efetividade à política pública instituída pelo Governo Federal.

Sala da comissão, 20 de maio de 2026.

Deputado Max Lemos
(UNIÃO - RJ)



EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

Dê-se ao § 9º do art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

§ 9º As condições, os encargos financeiros, os prazos e as demais normas regulamentadoras das linhas de financiamento de que trata o *caput* serão estabelecidos pelo Conselho Monetário Nacional, vedada a fixação de taxa de juros final que, somada a quaisquer taxas operacionais ou encargos, supere a taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (SELIC)..

..... ”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda altera o dispositivo que confere ao Conselho Monetário Nacional (CMN) a competência para regulamentar as linhas de financiamento criadas por esta Medida Provisória, introduzindo uma limitação para que a taxa de juros final cobrada dos beneficiários, computados todos os encargos operacionais, não ultrapasse a taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (SELIC).

A medida se impõe para garantir a efetividade social do programa, protegendo os motoristas de aplicativo e taxistas contra a cobrança de juros abusivos. Historicamente, trabalhadores autônomos enfrentam severas restrições e custos elevados no mercado de crédito sob a justificativa do risco de inadimplência. Ao fixar um teto intransponível atrelado à taxa básica da economia, assegura-se que o financiamento permaneça acessível e economicamente viável para a sobrevivência e a renovação da frota desses profissionais.

Ademais, a iniciativa resguarda o interesse público e a coerência fiscal, uma vez que recursos vultosos da União estão sendo direcionados para subsidiar e fomentar a sustentabilidade no setor de transportes. Não seria razoável permitir



que intermediários financeiros extraíam margens de lucro elevadas e *spreads* predatórios a partir de uma política de Estado voltada para o desenvolvimento ecológico e o amparo social, motivo pelo qual se conta com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta alteração.

Sala da comissão, 22 de maio de 2026.

Deputado Aureo Ribeiro
(SOLIDARIEDADE - RJ)



EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

Acrescente-se inciso IV ao § 4º do art. 2º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

§ 4º

.....

IV - o financiamento acessório de equipamentos, tecnologias assistivas e adaptações veiculares necessárias para a condução ou acessibilidade do veículo por pessoas com deficiência.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A emenda propõe a inclusão de um novo inciso ao § 4º do art. 2º da Medida Provisória nº 1.359, de 19 de maio de 2026, com o objetivo de autorizar o financiamento de equipamentos, tecnologias assistivas e adaptações veiculares essenciais para a condução ou acessibilidade de veículos por pessoas com deficiência (PCD).

A medida é de extrema importância para garantir a viabilidade prática da renovação da frota por motoristas de aplicativo e taxistas com deficiência que dependem do automóvel para o sustento de suas famílias. A aquisição de um veículo novo padrão, por si só, não atende às necessidades desses profissionais, que frequentemente enfrentam custos adicionais elevados na instalação de dispositivos extras.

Ademais, a proposição alinha o texto da Medida Provisória às diretrizes constitucionais de inclusão social e aos preceitos da Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Trata-se de ação afirmativa que assegura condições materiais para o exercício do trabalho

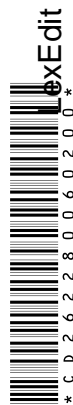


e para a autonomia econômica desses condutores, transformando o programa de sustentabilidade ambiental também em um marco de acessibilidade e justiça social.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos pares para a aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 22 de maio de 2026.

Deputado Aureo Ribeiro
(SOLIDARIEDADE - RJ)



EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

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

“**Art. 4º** Observado o disposto no ato a que se refere o art. 2º, § 10, o Conselho Monetário Nacional deverá estabelecer condições diferenciadas de taxas, prazos e carência nas operações de financiamento para aquisição de veículo por mulheres e por profissionais de transporte que sejam pessoas com deficiência (PCD).”

JUSTIFICAÇÃO

A emenda modifica o art. 4º da Medida Provisória nº 1.359, de 19 de maio de 2026, com o objetivo de transformar a competência do Conselho Monetário Nacional (CMN) para a criação de condições de crédito diferenciadas em uma obrigação e de estender explicitamente esse direito aos profissionais de transporte que sejam pessoas com deficiência (PCD).

A alteração confere efetividade e força normativa à diretriz de inclusão contida na proposta original. Ao criar a obrigatoriedade, impede-se que políticas afirmativas de grande relevância fiquem sujeitas à discricionariedade técnica, garantindo previsibilidade e segurança jurídica para os beneficiários. Além disso, a inclusão dos condutores com deficiência ao lado do público feminino corrige uma omissão importante, visto que ambos enfrentam barreiras de capitalização e inserção no mercado de trabalho.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos pares para a aprovação desta emenda.



Sala da comissão, 22 de maio de 2026.

Deputado Aureo Ribeiro
(SOLIDARIEDADE - RJ)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264328065500>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Aureo Ribeiro



EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

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

“**Art. 4º** Observado o disposto no ato a que se refere o art. 2º, § 10, o Conselho Monetário Nacional **deverá** estabelecer condições diferenciadas de taxas, prazos e carência nas operações de financiamento para aquisição de veículo por mulheres, **assegurada a aplicação de taxa de juros diferenciada para o público feminino, que equivalerá à taxa padrão reduzida em, no mínimo, 20% (vinte por cento).**”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda modifica o dispositivo que confere ao Conselho Monetário Nacional (CMN) a competência para estabelecer as diretrizes de financiamento de veículos por mulheres, transformando essa faculdade em uma obrigação e fixando que a taxa de juros aplicada ao público feminino deverá conter uma redução de, no mínimo, 20% (vinte por cento) em relação à taxa padrão do programa.

A alteração visa a materializar, de forma concreta, ações afirmativas de estímulo à autonomia financeira e à inserção de mulheres no mercado de transporte remunerado por aplicativos e táxis. O setor, historicamente dominado pelo público masculino, apresenta barreiras de entrada acentuadas para as condutoras, que frequentemente acumulam jornadas duplas e enfrentam maiores dificuldades de capitalização. Impor um desconto mínimo na taxa de juros em relação à linha padrão atua diretamente na correção dessas assimetrias, facilitando a geração de renda e o empreendedorismo feminino.



Diante do exposto, contamos com o apoio dos pares para a aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 22 de maio de 2026.

Deputado Aureo Ribeiro
(SOLIDARIEDADE - RJ)



EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

Dê-se nova redação ao art. 1º; e acrescente-se inciso IV ao § 1º do art. 2º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 1º** Esta Medida Provisória autoriza a União a destinar recursos para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a profissionais de transporte remunerado privado individual de passageiros, taxistas, cooperativas de taxistas e transportadores escolares regularizados, para aquisição de veículos automotores novos que atendam a critérios de sustentabilidade ambiental, social e econômica.”

“**Art. 2º**

§ 1º

.....

IV – transportadores escolares regularizados, devidamente autorizados pelo Poder Público competente.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo incluir os transportadores escolares regularizados entre os beneficiários das linhas de financiamento previstas na Medida Provisória nº 1.359, de 2026.

Os transportadores escolares exercem atividade de relevante interesse público e social, garantindo o deslocamento diário de milhares de estudantes, especialmente em municípios do interior, áreas periféricas e regiões com deficiência de transporte coletivo adequado.

Trata-se de categoria profissional que presta serviço contínuo à comunidade, contribuindo diretamente para o acesso à educação, para a segurança dos estudantes e para a mobilidade urbana local. A renovação da frota desses profissionais também possui impacto na redução de emissões,



na melhoria das condições de segurança veicular e na qualificação do serviço ofertado à população.

A exclusão dos transportadores escolares do acesso às linhas de financiamento previstas na Medida Provisória cria tratamento desigual em relação a outras categorias que igualmente exercem atividade remunerada de transporte de passageiros.

A inclusão proposta amplia o alcance social da medida e fortalece políticas públicas voltadas à mobilidade, à segurança e à valorização de profissionais que desempenham função cotidiana de interesse coletivo.

Sala da comissão, 25 de maio de 2026.

Deputado Carlos Zarattini
(PT - SP)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

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

“**Art. 4º** Observado o disposto no ato a que se refere o art. 2º, § 10, o Conselho Monetário Nacional estabelecerá sublinha específica de financiamento para mulheres profissionais de transporte remunerado privado individual de passageiros, taxistas e cooperadas de cooperativas de táxi, com condições diferenciadas de taxas, prazos, carência e garantias, observada a disponibilidade orçamentária e financeira.

§ 1º A sublinha de que trata o *caput* terá por objetivos:

I – ampliar o acesso de motoristas mulheres à renovação de veículos utilizados como instrumento de trabalho;

II – reduzir barreiras de entrada e permanência de mulheres no transporte remunerado de passageiros;

III – financiar itens de segurança destinados à prevenção de violência, assédio, ameaça, roubo ou furto; e

IV – elevar a renda líquida das beneficiárias mediante redução de custos operacionais e melhoria das condições de trabalho.

§ 2º Poderão ser financiados, na sublinha mencionada no *caput* deste artigo, isolada ou conjuntamente com o veículo, observado o limite definido o regulamento:

I – câmera veicular;

II – rastreador;

III – botão de emergência ou dispositivo equivalente;

IV – equipamento de comunicação;

V – película de segurança;

VI – seguro do bem;



VII – seguro prestamista;
VIII – tecnologia de compartilhamento de rota;
IX – equipamento de telemetria; e
X – outros itens reconhecidos pelo Poder Executivo como necessários à segurança da motorista mulher.

§ 3º No mínimo 20% (vinte por cento) do valor total concentrado no âmbito das linhas de financiamento de que trata esta Medida Provisória será reservado à sublinha de que trata o *caput*, enquanto houver demanda qualificada.

§ 4º O Ministério da Fazenda, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, o Ministério das Mulheres e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social publicarão relatório anual, em formato aberto e com dados agregados, contendo:

- I – número de operações contratadas por mulheres;
- II – valor médio financiado;
- III – itens de segurança financiados;
- IV – distribuição regional das beneficiárias; e
- V – indicadores de permanência na atividade, quando disponíveis.

§ 5º As condições financeiras diferenciadas que impliquem subsídio, equalização, reforço de garantia pública ou outro custo fiscal direto ou indireto terão vigência limitada ao prazo de contratação previsto no art. 9º, admitida sua extensão por até 12 (doze) meses apenas para execução dos contratos firmados, vedada a prorrogação sem autorização legislativa específica.”

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória 1359/2026 já autoriza condições diferenciadas para mulheres e admite o financiamento de itens de segurança voltados às suas demandas. A redação original, entretanto, é genérica. A presente Emenda transforma a autorização em política pública minimamente estruturada, com objetivos, itens financiáveis, reserva condicionada à demanda, órgãos responsáveis, avaliação pública e caducidade fiscal.

A preocupação é materialmente justificada, já que estudos sobre gênero e mobilidade indicam que segurança, violência, superlotação, medo e



desigualdade de acesso afetam de forma específica a circulação e a permanência das mulheres no setor de transportes.¹ Enquanto o projeto “Transporte para Todas”, apoiado pelo Banco Mundial, formula recomendações a partir de diagnósticos sobre inclusão de mulheres e violência no transporte, pesquisa nacional do Instituto Patrícia Galvão e Instituto Locomotiva registram incidência elevada de assédio e insegurança de mulheres em deslocamentos e meios de transporte, o que reforça a necessidade de instrumentos de prevenção e proteção.

Por fim, a presente Emenda preserva responsabilidade fiscal ao restringir eventual custo público ao período de contratação e exigir divulgação de resultados, ao mesmo tempo em que dá concretude ao eixo social da MP, vinculando crédito produtivo, segurança e inclusão econômica feminina.

Sala da comissão, 22 de maio de 2026.

Deputado Alex Manente
(CIDADANIA - SP)

1 <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/9dc6d4a78c0d69727627fc0022bd594e-0090062023/original/A5-1-Resumo-nte-do-Formata-o-Final-com-Links.pdf>





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

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

“**Art.** Observada a disponibilidade orçamentária e financeira, fica autorizada a criação de sublinha de financiamento reembolsável para aquisição de motocicletas, motonetas ou ciclomotores novos destinados ao exercício de atividade de transporte remunerado de mercadorias, nos termos da legislação aplicável.

§ 1º A sublinha de que trata o *caput* observará, no mínimo:

I – comprovação do exercício regular da atividade remunerada;

II – habilitação compatível com a categoria do veículo;

III – observância das normas de trânsito e segurança aplicáveis;

IV – limite de 1 (um) veículo por beneficiário; e

V – possibilidade de financiamento de equipamentos obrigatórios ou recomendados de segurança.

§ 2º Poderão ser financiados, juntamente com o veículo, capacete, dispositivo de rastreamento, baú ou compartimento de carga regularizado, equipamentos reflexivos, seguro do bem, seguro prestamista e outros itens de segurança definidos em regulamento.

§ 3º O Conselho Monetário Nacional estabelecerá condições financeiras específicas para a sublinha de que trata este artigo, observados o menor valor médio do bem financiado, a renda variável do beneficiário e a necessidade de prevenir o superendividamento.

§ 4º Eventual subsídio, equalização, reforço de garantia pública ou outro custo fiscal direto ou indireto associado à sublinha de que trata este artigo caducará no prazo de 12 (doze) meses, contado do encerramento do prazo de



contratação previsto no art. 9º, vedada a prorrogação sem autorização legislativa específica.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda amplia a coerência do pacote normativo publicado na MPV nº 1.360/2026, que altera regras relativas a motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias, especialmente moto-frete.

Há, portanto, espaço para inserir uma sublinha específica para motocicletas, desde que com cautela fiscal e regulatória. A proposta não cria benefício amplo e irrestrito ao exigir atividade regular, habilitação compatível, limite de um veículo por beneficiário, observância de normas de trânsito e prioridade a veículos mais eficientes. Também inclui equipamentos de segurança, que se mostram necessários diante da maior vulnerabilidade física dos condutores de motocicletas.

Em conclusão, a política possui mérito econômico e social, pois alcança trabalhadores de menor renda e de maior dependência do veículo como instrumento direto de trabalho. Cumpre lembrar que a cláusula de caducidade impede a transformação da sublinha em gasto permanente sem nova avaliação legislativa.

Sala da comissão, 22 de maio de 2026.

Deputado Alex Manente
(CIDADANIA - SP)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

Acrescentem-se §§ 4º a 7º ao art. 6º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 6º**

.....

§ 4º O tratamento e o compartilhamento de dados pessoais previstos neste artigo observarão os princípios da finalidade, adequação, necessidade, transparência, segurança, prevenção, não discriminação, responsabilização e prestação de contas, nos termos da Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018.

§ 5º Somente poderão ser compartilhados os dados estritamente necessários à verificação da elegibilidade do solicitante e à análise, contratação, acompanhamento e fiscalização da operação de financiamento, vedado o compartilhamento de dados sensíveis ou de informações não pertinentes à finalidade prevista nesta Medida Provisória.

§ 6º O beneficiário terá direito a receber, em linguagem clara e acessível, informação sobre:

- I** – quais dados serão compartilhados;
- II** – quais órgãos, entidades, instituições financeiras ou agentes operadores terão acesso aos dados;
- III** – finalidade específica do tratamento;
- IV** – prazo de retenção dos dados;
- V** – critérios gerais utilizados para aferição de elegibilidade; e
- VI** – motivo de eventual indeferimento do pedido, ressalvadas informações protegidas por sigilo legal.



* CD 265037039700 *
ExEdit

§ 7º Na hipótese de indeferimento baseado, total ou parcialmente, em tratamento automatizado de dados pessoais, será assegurado ao solicitante canal de contestação e revisão, nos termos da Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018.”

JUSTIFICAÇÃO

A MPV nº 1.359/2026 autoriza que plataformas digitais e Receita Federal encaminhem informações ao MDIC e ao BNDES para verificação de elegibilidade dos beneficiários, sendo que o texto original limita a finalidade do uso das informações, mas não disciplina de modo suficiente a minimização de dados, a retenção, a auditabilidade, a explicabilidade de indeferimentos e a revisão de decisões automatizadas.

A LGPD estabelece que o tratamento de dados pessoais deve observar, entre outros, os princípios da finalidade, adequação, necessidade, transparência, segurança, prevenção, não discriminação e responsabilização.¹ Diante disso, a presente Emenda visa incorporar esses princípios ao desenho da política, sem impedir, entretanto, a verificação de elegibilidade nem a operacionalização do crédito.

Sala da comissão, 22 de maio de 2026.

Deputado Alex Manente
(CIDADANIA - SP)



https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13709.htm

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265037039700>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alex Manente





CONGRESSO NACIONAL

Câmara dos Deputados Gabinete do Deputado Federal José Medeiros

EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

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

“Art. Acrescente-se o seguinte artigo: “Art. ____. São considerados beneficiários prioritários das linhas de financiamento previstas nesta Medida Provisória:

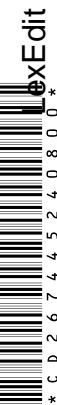
- I - motoristas de aplicativos devidamente cadastrados em plataformas digitais há pelo menos 12 (doze) meses;**
- II - taxistas regularmente licenciados;**
- III - cooperativas de transporte individual de passageiros;**
- IV - profissionais com renda familiar de até 5 (cinco) salários mínimos’.”**

JUSTIFICAÇÃO

Milhões de brasileiros dependem diretamente do transporte por aplicativo como o principal pilar para o sustento familiar, a geração de renda e a sobrevivência financeira, tornando a mobilidade econômica uma realidade tangível para a base da pirâmide.

Apesar de a categoria exercer uma atividade essencial à economia urbana e ao direito de ir e vir da população, o motorista autônomo foi historicamente colocado à margem das políticas públicas.

Essa negligência se reflete em estruturas estatais excessivamente burocráticas e na falta de linhas de crédito acessíveis, fatores que historicamente



privilegiam grandes grupos financeiros e locadoras, mas sufocam o trabalhador que deseja conquistar o seu próprio veículo.

- **Segurança e Sobrevivência Econômica:** O transporte por aplicativo deixou de ser apenas uma ocupação temporária e assumiu o papel de arrimo de família para mais de 1,4 milhão de brasileiros. Trata-se de uma verdadeira plataforma de mobilidade social. Ignorar essa massa de trabalhadores é o mesmo que ameaçar a estabilidade financeira de lares em todo o país.
- **Essencialidade Urbana e Coletiva:** Os motoristas são a engrenagem que complementa a mobilidade urbana, suprimindo as lacunas do transporte público tradicional e garantindo a fluidez das grandes cidades brasileiras. O serviço é um elemento central na infraestrutura das metrópoles.
- **Combate às Barreiras de Crédito:** É inadmissível que o acesso ao “financiamento de veículos, o principal instrumento de trabalho da categoria, seja bloqueado por taxas abusivas e exigências bancárias impraticáveis” para autônomos.
- **Políticas públicas voltadas para o setor** devem, impreterivelmente, democratizar o acesso ao crédito, livrando os motoristas da dependência de alugueis de carros e garantindo a eles a construção de patrimônio próprio.

A formulação de políticas direcionadas à categoria, a exemplo do programa federal de crédito para renovação de frota de motoristas de app é o reconhecimento tardio, porém urgente, de que proteger o motorista é fortalecer a economia e garantir dignidade aos trabalhadores que efetivamente movem o Brasil.

Sala da comissão, 21 de maio de 2026.

Deputado José Medeiros
(PL - MT)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Laércio Oliveira

EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

Acrescente-se § 11 ao art. 2º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

§ 11. O benefício das condições especiais de financiamento de que trata este artigo será concedido estritamente a 1 (um) único veículo por beneficiário, condicionado ao limite de uma utilização ativa por número de inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas (CPF) ou no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ), vedada a cumulatividade de contratos subsidiados para uma mesma matrícula e a transferência de titularidade de veículo por 2 (dois) anos.”

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo responsabilidade fiscal, desta emenda é conferir maior moralidade administrativa e eficiência distributiva às operações de crédito subsidiadas ou incentivadas sob o amparo da Medida Provisória nº 1.359/2026.

A instituição de programas de estímulo setorial ou de crédito facilitado deve, primordialmente, prezar pela democratização do acesso aos recursos públicos e pela desconcentração econômica. Sem uma limitação expressa e inequívoca por inscrição cadastral, correse o risco de desvirtuamento do alcance social da norma, permitindo que um restrito grupo de atores econômicos concentre múltiplos financiamentos subsidiados, exaurindo os limites orçamentários do programa em detrimento de pequenos operadores e trabalhadores autônomos.



A limitação a um único veículo por CPF protege o erário contra fraudes de pulverização e simulação de frotas por pessoas físicas. Lado outro, a extensão da trava ao CNPJ garante que o benefício seja direcionado ao suporte capilarizado de empresas individualizadas, microempresas e operadores de transporte de pequeno porte, impedindo o usufruto desmedido por grandes conglomerados ou frotistas integrados que possuem capacidade própria de captação de recursos no mercado livre de crédito.

Ademais, a medida encontra perfeita simetria com outros marcos consolidados do direito tributário e econômico nacional, a exemplo das isenções de IPI dispostas na Lei nº 8.989/1995, replicando um modelo de controle de teto por CPF/CNPJ que se provou eficaz ao longo das últimas décadas.

Pelo exposto, com vistas a resguardar a isonomia e a saúde fiscal do programa, solicitamos o apoio dos nobres pares para a aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 25 de maio de 2026.

Senador Laércio Oliveira
(PP - SE)





CONGRESSO NACIONAL

Câmara dos Deputados Gabinete do Deputado Federal José Medeiros

EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

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

“Art. Dê-se nova redação ao dispositivo referente à sustentabilidade ambiental: “Art. ____. Os critérios de sustentabilidade ambiental previstos nesta Medida Provisória deverão observar:

- I – neutralidade tecnológica;**
- II – liberdade de escolha do profissional;**
- III – respeito à realidade econômica regional;**
- IV – impossibilidade de imposição indireta de veículos elétricos ou híbridos sem viabilidade econômica comprovada’.”**

JUSTIFICAÇÃO

A transição energética não pode servir como mecanismo de exclusão econômica dos trabalhadores e destruição da renda familiar.

A imposição de metas de eletrificação pelo Governo Federal é um ataque direto ao bolso do motorista brasileiro.

Veículos elétricos possuem um custo de aquisição proibitivo, manutenção especializada caríssima e uma depreciação de mercado imprevisível.

Em um país com infraestrutura de recarga insuficiente, forçar essa mudança significa reduzir o tempo de rodagem e, conseqüentemente, a receita diária do trabalhador.

O motorista de aplicativo, que já enfrenta o aumento do custo de vida e margens de lucro cada vez menores, não pode ser penalizado



financeiramente por políticas ambientais desconectadas da realidade do trabalhador.

“Sustentabilidade verdadeira exige, antes de tudo, viabilidade econômica, inclusão produtiva e a preservação do poder de compra e da renda de quem trabalha”.

É uma inviabilidade Financeira Prática pois, custo de um veículo elétrico chega a ser o triplo de um modelo convencional. Exigir essa transição sem fornecer subsídio integral é confiscar o direito ao trabalho por vias burocráticas.

A falta de postos de recarga rápida obriga o motorista a perder horas do seu dia parado esperando a bateria carregar. Hora parado é hora sem ganhar dinheiro, o que compromete o sustento da casa.

O custo de Manutenção é asfixiante para o trabalhador do setor. O valor de reposição de uma bateria elétrica ou o conserto de componentes importados pode superar o valor do próprio carro, empurrando o motorista autônomo diretamente para o endividamento crível.

O governo desenha diretrizes ecológicas para o topo da pirâmide social e transfere a conta para o trabalhador da base, que usa o carro como ferramenta de sobrevivência e não como artigo de luxo. É um verdadeiro deslocamento e desconhecimento econômico da realidade do trabalhador do setor.

Sala da comissão, 21 de maio de 2026.

Deputado José Medeiros
(PL - MT)





CONGRESSO NACIONAL

Câmara dos Deputados Gabinete do Deputado Federal José Medeiros

EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

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

“Art. Acrescente-se: “Art. ____ É vedada:

- I – cobrança de tarifas bancárias extraordinárias;
- II – venda casada de seguros;
- III – exigência de produtos financeiros acessórios;
- IV – cláusulas de vencimento antecipado abusivas;
- V – retenção integral da renda do trabalhador’.”

JUSTIFICAÇÃO

A aprovação de emendas que vinculam auxílios governamentais ao endividamento bancário representa um ataque frontal à dignidade dos motoristas de táxi e de aplicativos, que já operam no limite da subsistência.

Em vez de oferecer um socorro financeiro real e direto, o governo federal atua como um agente de captação para o sistema financeiro, empurrando uma categoria historicamente desassistida para uma armadilha de dependência crônica . O papel do Estado deve ser o de amparar o trabalhador, e não o de criar novos mercados de exploração para os bancos.

Abaixo, estruturam-se os argumentos que demonstram como essa política asfixia a categoria e por que ela deve ser combatida com veemência:

1. O Flagelo do Superendividamento Estrutural



Os motoristas brasileiros já enfrentam uma rotina de jornadas de trabalho que passam de 12 horas diárias apenas para cobrir os custos fixos da atividade.

- Lucro corroído: Com a alta constante dos combustíveis, manutenção dos veículos e taxas das plataformas, a margem líquida do trabalhador foi reduzida ao mínimo.
- A cilada do crédito: Apresentar o endividamento como "solução" para quem já não consegue fechar as contas do mês é uma irresponsabilidade fiscal e social.

O governo ignora que o endividamento não gera renda; ele apenas adia a falência do profissional, cobrando um preço impagável no futuro.

2. A Chancela Estatal ao Crédito Abusivo

Ao condicionar o suporte à categoria a linhas de crédito ou financiamentos complexos, o governo federal abdica de sua função reguladora e passa a endossar práticas financeiras predatórias.

- Juros extorsivos: Sob a justificativa de "facilitar o acesso", o que se entrega na prática são contratos com taxas de juros reais abusivos, taxas de abertura de crédito camufladas e seguros obrigatórios embutidos.
- Incompatibilidade com a renda: O modelo de crédito bancário tradicional pune o trabalhador autônomo, cujos rendimentos são flutuantes. O governo falha gravemente ao não criar mecanismos de repasse direto ou subsídios a fundo perdido, preferindo a via que penaliza o elo mais fraco.

3. Exploração Financeira: O Trabalhador como Refém dos Bancos

O desenho atual dessas medidas inverte a lógica da justiça social, transformando uma política que deveria ser de amparo em um balcão de negócios para o sistema bancário.



- Garantia de lucro para os bancos: Enquanto o motorista assume todo o risco do negócio, da depreciação do carro à flutuação das corridas, as instituições financeiras recebem a garantia de pagamento lastreada ou incentivada por programas públicos.
- Perda da autonomia: O taxista ou motorista de aplicativo deixa de ser um profissional independente para se tornar um devedor permanente.

A prioridade diária do seu trabalho deixa de ser o sustento da própria família e passa a ser o pagamento da parcela do banco, sob a constante ameaça de busca e apreensão do seu principal instrumento de trabalho: o automóvel.

O programa de auxílio não pode ser um mecanismo de transferência de renda do trabalhador para o banqueiro. A oposição a esse modelo defende que os motoristas de táxi e de aplicativos necessitam de políticas que garantam a sua emancipação, e não a sua submissão financeira:

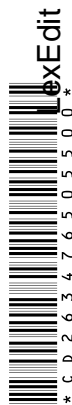
O apoio REAL do Estado deve vir na forma de desoneração tributária de combustíveis, isenção de impostos para a renovação da frota e auxílios emergenciais diretos, sem a intermediação de juros bancários.

É inadmissível que fundos públicos sejam utilizados para chancelar programas que terminam na perda do veículo e na ruína financeira do trabalhador.

A categoria dos motoristas move as cidades brasileiras e merece respeito, estabilidade e valorização, e não uma política econômica que os empurre deliberadamente para o abismo das dívidas.

Sala da comissão, 21 de maio de 2026.

**Deputado José Medeiros
(PL - MT)**





CONGRESSO NACIONAL

Câmara dos Deputados Gabinete do Deputado Federal José Medeiros

EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

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

“Art. Acrescente-se: “Art. ____ . O Poder Executivo deverá publicar, mensalmente:

- I – número de financiamentos aprovados;**
- II – valores liberados;**
- III – distribuição regional dos recursos;**
- IV – taxa média de juros aplicada;**
- V – perfil socioeconômico dos beneficiários;**
- VI – índice de inadimplência;**
- VII – agentes financeiros participantes’.”**

JUSTIFICAÇÃO

A aprovação de programas públicos direcionados a motoristas de táxi e de aplicativos sem a devida transparência representa uma grave distorção do papel do Estado, ferindo os princípios constitucionais da impessoalidade e da moralidade. Para esses profissionais que enfrentam jornadas exaustivas e custos crescentes de manutenção e combustível, o acesso a políticas de apoio deve ser um direito garantido por critérios técnicos e universais, e não um “privilegio condicionado a alinhamentos ideológicos ou conveniências de momento do governo federal”.

Assim, apresento três pilares que tornam essa postulação contundente e favorável à categoria:



1. O Risco do Direcionamento Político e Ideológico

Quando os critérios de seleção e distribuição de recursos não são públicos e auditáveis, o auxílio estatal **deixa de ser uma política pública e passa a funcionar como um mecanismo de barganha política.**

Sem regras claras, cria-se um ambiente de clientelismo, onde o acesso ao benefício pode ser facilitado para cooperativas, associações ou sindicatos alinhados ao espectro político do governo, enquanto trabalhadores independentes e críticos da gestão acabam invisibilizados e excluídos.

A ausência de transparência permite que o governante de turno escolha "vencedores e vencidos" dentro da mesma categoria, fragmentando a classe e punindo quem apenas deseja trabalhar sem se submeter a amarras partidárias.

2. A Injustiça da Concentração Regional

A falta de clareza na aplicação das emendas e programas públicos frequentemente resulta em uma distribuição geográfica desequilibrada e injusta, penalizando quem mais precisa.

- Abandono do interior: Os recursos tendem a ser canalizados para grandes centros urbanos ou regiões onde o governo federal possui maior interesse em consolidar sua base de apoio.
- Desrespeito à realidade local: Motoristas que muitas vezes enfrentam infraestrutura viária precária e menor demanda de passageiros acabam preteridos em favor de nichos eleitorais já saturados, aprofundando as desigualdades regionais em vez de combatê-las.

A Utilização Eleitoral da Máquina Pública

Programas sociais opacos lançados ou intensificados às vésperas de períodos eleitorais configuram uma clara tentativa de cooptação de uma das categorias mais dinâmicas e influentes da sociedade.



- Uso da categoria como palanque: O governo federal tenta transformar o suporte financeiro, que deveria ser um direito de reparação econômica, em uma "bondade" com fins eleitoreiros.
- Insegurança e volatilidade: Benefícios sem base fiscal sólida e sem transparência estrutural costumam desaparecer assim que as urnas são fechadas. **O trabalhador é utilizado como massa de manobra para garantir votos e, posteriormente, deixado à própria sorte com a inflação e o endividamento.**

3. O Direito Inalienável da Sociedade e da Categoria

A sociedade brasileira e, sobretudo, os motoristas de táxi e aplicativos têm o direito legítimo de exigir auditoria total sobre a aplicação do dinheiro público. O acesso à informação deve responder de forma irrefutável a três perguntas básicas:

- Quem recebeu?

Publicação de listas nominais e transparentes para auditar se os beneficiários são, de fato, motoristas atuantes e regularizados, eliminando intermediários e fraudes.

- Quanto recebeu?

Detalhamento dos valores repassados por indivíduo e por região, garantindo que a divisão do bolo orçamentário ocorra de forma proporcional e justa.

- Quais critérios foram utilizados?

Divulgação clara das réguas socioeconômicas, tempo de serviço ou impacto da crise na atividade, assegurando que o socorro financeiro chegue prioritariamente aos profissionais em maior vulnerabilidade.

Garantir a transparência absoluta não é apenas um capricho burocrático; é a única blindagem real para que o suor do motorista brasileiro



não seja transformado em combustível para a corrupção e a propaganda política do governo.

Sala da comissão, 21 de maio de 2026.

**Deputado José Medeiros
(PL - MT)**



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263359386300>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Medeiros





CONGRESSO NACIONAL

Câmara dos Deputados Gabinete do Deputado Federal José Medeiros

EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

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

“Art. Acrescente-se o seguinte artigo: “Art. ____. Fica criado o **Fundo Garantidor dos Profissionais do Transporte Individual Remunerado, destinado a:**

- I – reduzir exigências bancárias;**
- II – ampliar o acesso ao crédito;**
- III – garantir operações de financiamento;**
- IV – proteger trabalhadores autônomos contra inadimplência decorrente de crises econômicas’.”**

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão econômica exige garantias reais, e a omissão do Estado perpetua a exclusão financeira dos trabalhadores mais vulneráveis.

O Governo Federal falha gravemente ao anunciar programas de crédito puramente cosméticos, ignorando a realidade da base da pirâmide.

Grande parte dos motoristas de aplicativo não possui patrimônio para oferecer como lastro, enfrenta restrições bancárias severas e sofre com a instabilidade diária de renda. Presume-se ser o Governo Federal sabedor dessa realidade pois temos 80,4% das famílias brasileiras afundados em dívidas. Os dados, divulgados pela Pesquisa de Endividamento e Inadimplência do Consumidor (Peic) da Confederação Nacional do Comércio (CNC), mostram que o endividamento alcançou o maior nível da série histórica.



Os recentes dados econômicos apontam dividas e o recorde histórico de 81,7 milhões de brasileiros inadimplentes demonstrando um diagnóstico claro: o país enfrenta as consequências diretas de uma má gestão econômica do governo federal.

A incapacidade de conter a deterioração do orçamento doméstico transformou o crédito em uma ferramenta de sobrevivência, escancarando a falta de rumo da atual política econômica.

Sem um Fundo Garantidor Público robusto e de cobertura mínima assegurada pelo Estado, o mercado financeiro continuará operando sob a lógica da exclusão.

Transferir a responsabilidade da concessão de crédito para os bancos tradicionais, sem a devida blindagem e aval do setor público, é uma farsa tecnocrática. O resultado prático dessa omissão governamental é a perpetuação de juros abusivos, a recusa sistemática de crédito e o sufocamento dos trabalhadores que mais precisam de apoio para conquistar sua autonomia profissional.

O governo joga para a plateia ao criar expectativas de crédito, mas entrega o motorista à própria sorte nas mãos de gerentes de banco, sabendo que as regras de risco bancário vão barrar o autônomo negativado ou sem patrimônio.

Exigir histórico de crédito impecável e garantias reais de quem trabalha 12 horas por dia para pagar o aluguel do carro é uma crueldade burocrática. O Estado deve ser o fiador do trabalhador, e não o cúmplice do sistema financeiro.

Uma verdadeira “Armadilha dos Juros Abusivos”. Na ausência de um fundo público que minimize o risco, os bancos cobram taxas proibitivas. Isso não é política de incentivo; é empurrar o motorista para uma armadilha de endividamento permanente.



No mesmo sentido, vemos uma verdadeira “Exclusão dos Mais Vulneráveis”. Quem mais precisa de financiamento para sair do ciclo do aluguel de frotas é justamente quem o sistema hoje rejeita.

Sem garantia pública mínima, qualquer programa governamental se torna letra morta e privilégio para poucos.

Sala da comissão, 21 de maio de 2026.

Deputado José Medeiros
(PL - MT)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

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

“**Art.** O Poder Executivo Federal deverá publicar, em sítio eletrônico oficial, relatório pormenorizado sobre as operações realizadas com os recursos previstos nesta Medida Provisória, indicando entre outras informações, a quantidade e o valor das operações de financiamento realizadas, detalhadas pela localização dos beneficiários, bem como a estimativa dos impactos econômicos e fiscais das operações de financiamento.”

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.359, de 2026, autoriza a União a destinar recursos para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a profissionais de transporte remunerado privado individual de passageiros, taxistas e cooperativas de taxistas, para aquisição de veículos automotores novos que atendam a critérios de sustentabilidade ambiental, social e econômica, com o intuito de aumentar a eficiência energética e tornar a frota de carros leves mais sustentável.

A Exposição de Motivos da MP ressalta que se trata de medida para mitigar os impactos econômicos causados pela continuidade dos conflitos no Oriente Médio, que trouxeram elevada imprevisibilidade para a atividade econômica nacional e internacional. Também destaca que, neste contexto de elevada incerteza internacional, promover a renovação de frota com o uso de fonte de energia mais sustentável ganha relevância estratégica.



Assim, o objetivo da emenda ora apresentada é fornecer a devida transparência nos impactos econômicos e fiscais envolvidos nessas operações de financiamento com o objetivo de analisar a qualidade da despesa pública.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres parlamentares e do relator da matéria, no sentido de acatar a emenda aqui proposta.

Sala da comissão, 25 de maio de 2026.

Senador Ciro Nogueira
(PP - PI)
Senador



EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

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

Item 1 – Dê-se à ementa, ao art. 1º, ao *caput* do art. 2º e aos incisos II e III do § 1º do art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Autoriza a União a destinar recursos para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a profissionais de transporte remunerado privado individual de passageiros, taxistas e mototaxistas, e cooperativas de taxistas e mototaxistas, para aquisição de veículos automotores novos que atendam a critérios de sustentabilidade ambiental, social e econômica.”

“**Art. 1º** Esta Medida Provisória autoriza a União a destinar recursos para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a profissionais de transporte remunerado privado individual de passageiros, taxistas e mototaxistas, e cooperativas de taxistas e mototaxistas, para aquisição de veículos automotores novos que atendam a critérios de sustentabilidade ambiental, social e econômica.”

“**Art. 2º** Observada a disponibilidade orçamentária e financeira, fica a União autorizada a destinar o valor de até R\$ 30.000.000.000,00 (trinta bilhões de reais), para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a profissionais de transporte remunerado privado individual de passageiros, taxistas e mototaxistas, e cooperativas de taxistas e mototaxistas, para aquisição de veículos automotores novos que atendam a critérios de sustentabilidade ambiental, social e econômica.

§ 1º

II – motoristas profissionais que exerçam, comprovadamente, atividade de condutor autônomo de passageiros, na condição de titular de autorização, permissão ou concessão do Poder Público (taxista e mototaxista); e



III – cooperativas de trabalho que sejam permissionárias ou concessionárias de transporte público de passageiros, na categoria de aluguel (táxi e mototáxi).

.....”

Item 2 – Dê-se nova redação ao *caput* do § 1º-A do art. 3º da Lei nº 14.042, de 19 de agosto de 2020, como proposto pelo art. 5º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 3º**

.....
§ 1º-A. O Peac-FGI também se destina a profissionais de transporte remunerado privado individual de passageiros, taxistas e mototaxistas, e cooperativas de taxistas e mototaxistas, para aquisição de veículos automotores novos que atendam a critérios de sustentabilidade ambiental, social e econômica.
.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Assim como os taxistas, os mototaxistas merecem também ser considerados beneficiários da MPV.

Conforme decisão do Supremo Tribunal Federal, os estados e municípios podem normatizar aspectos de fiscalização e segurança, como exigir o uso de capacete e cursos de segurança, mas não podem criar regras que na prática impeçam ou inviabilizem a circulação dos mototaxistas, uma profissão consolidada e de alta relevância social. Da mesma forma, a União precisa oferecer crédito em igualdade de condições para taxistas e mototaxistas, sem diferenciação ou discriminação.

A Emenda objetiva tão somente fazer essa equiparação entre taxistas e mototaxistas, bem como cooperativas de taxistas e de mototaxistas.

Dada a relevância social e econômica da medida, solicitamos apoio dos Pares para a aprovação da presente Proposta.



Sala da comissão, 25 de maio de 2026.

Senador Eduardo Braga
(MDB - AM)



Assinado eletronicamente, por Sen. Eduardo Braga

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9811235420>

EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

Acrescente-se art. 5º-1 ao Capítulo II da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 5º-1.** A Lei nº 14.995, de 10 de outubro de 2024, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘CAPÍTULO VII

**DA CRIAÇÃO DE LINHA DE CRÉDITO ESPECIAL PARA
FINANCIAMENTO DA AQUISIÇÃO DE VEÍCULOS
DESTINADOS À RENOVAÇÃO DA FROTA UTILIZADA NA
PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TÁXI E DE MOTOTÁXI’ (NR)**

‘**Art. 42-A.** A linha de crédito criada na forma do art. 42 destina-se também a financiar a aquisição de veículos destinados à renovação da frota utilizada na prestação de serviços por mototaxistas regulamentados nos termos da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009.

§ 1º Poderão ter direito à linha de crédito de que trata o caput deste artigo as pessoas físicas proprietárias de motocicletas ou motonetas utilizadas na prestação de serviços de mototáxi autorizadas pelo poder público concedente na forma do art. 135 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

§ 2º Poderão ser financiados com a linha de crédito de que trata o caput deste artigo os veículos de passageiros ou de uso misto, de fabricação nacional, novos, movidos a combustível de origem fóssil ou renovável, inclusive os veículos híbridos e elétricos, destinados à comprovada utilização na prestação de serviços inerentes à atividade de mototaxista, que se enquadrem nas condições estabelecidas na legislação vigente, podendo também ser financiados o seguro inicial dos bens e os itens para carregamento da bateria dos veículos movidos por energia elétrica.



§ 3º A habilitação ao crédito dar-se-á mediante apresentação de documentação hábil que comprove o exercício da atividade de mototaxista por parte do interessado no financiamento, respeitada a política de crédito de cada agente financeiro.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 14.995, de 10 de outubro de 2024, criou uma espécie de escada, por faixa de renda, de linhas de crédito para diversos beneficiários. Dessa forma, instituiu o Programa Acredita no Primeiro Passo e o Programa de Mobilização de Capital Privado Externo e Proteção Cambial - Programa Eco Invest Brasil; alterou a Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020, para aprimorar o Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe) e instituir o Programa de Crédito e Financiamento de Dívidas de Microempreendedores Individuais e Microempresas - Procred 360; instituir o Programa de Renegociação de Dívidas de Microempreendedores Individuais, Microempresas, Empresas de Pequeno Porte e Sociedades Cooperativas -Desenrola Pequenos Negócios; e criar linha de crédito especial para financiar a aquisição de veículos destinados à renovação da frota utilizada na prestação de serviços de táxi.

Assim, o Programa Acredita no Primeiro Passo, destina-se às famílias em situação de vulnerabilidade socioeconômica inscritas no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico). Já o Procred 360 focou o crédito para microempresários e microempresas, enquanto o Pronampe, que já existia, atende aos microempresários, microempresas e empresas de pequeno porte. Há diversas outras linhas de crédito para atender empresas de médio e grande porte. Especificamente para os taxistas, foi criada linha de crédito para renovação de frota.



A Emenda ora proposta objetiva tão somente incorporar os mototaxistas entre os beneficiários da linha de crédito especial para financiar a aquisição de veículos destinados à renovação da frota.

Pelo alcance social da medida e pela equidade entre taxistas e mototaxistas, solicitamos apoio dos ilustres Pares.

Sala da comissão, de de .

Senador Eduardo Braga
(MDB - AM)



EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

Acrescente-se § 11 ao art. 2º; e dê-se nova redação ao art. 4º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 2º**

.....

§ 11. Os beneficiários de que trata o § 1º que sejam pessoas com deficiência (PcD), nos termos da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, terão acesso prioritário às linhas de financiamento previstas nesta Medida Provisória, devendo o ato conjunto de que trata o § 10 estabelecer procedimentos prioritários e acessíveis de habilitação e análise de crédito que assegurem, na prática, o exercício desse direito.”

“**Art. 4º** Observado o disposto no ato a que se refere o art. 2º, § 10, o Conselho Monetário Nacional estabelecerá condições diferenciadas e favorecidas de taxa de juros, prazo e carência nas operações de financiamento:

I – para mulheres; e

II – para profissionais de transporte que sejam pessoas com deficiência (PcD), nos termos da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015.

Parágrafo único. O Conselho Monetário Nacional poderá estabelecer condições mais benéficas às pessoas com deficiência em razão de suas especificidades.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda institui, de forma sistematizada, um conjunto de garantias em favor das pessoas com deficiência (PcD) na política pública de renovação de frota do transporte individual remunerado de passageiros estabelecida pela Medida Provisória nº 1.359, de 19 de maio de 2026, atuando em dois dispositivos complementares.



Em sua redação original, a Medida Provisória contempla apenas, de forma expressa, medidas direcionadas ao público feminino: o financiamento de itens de segurança para profissionais mulheres (§ 4º, II) e a possibilidade de o Conselho Monetário Nacional estabelecer condições diferenciadas de crédito para mulheres (art. 4º). A omissão das Pessoas com Deficiência constitui lacuna incongruente com o ordenamento jurídico brasileiro, que em múltiplos diplomas assegura tratamento preferencial a esse grupo no campo da mobilidade e do trabalho.

A Constituição Federal de 1988, em seus arts. 1º, III, 3º, III e IV, 5º, caput, 23, II, e 37, VIII, consagra o princípio da inclusão das pessoas com deficiência no mercado de trabalho e no acesso a serviços públicos, autorizando e impondo políticas compensatórias e discriminações positivas voltadas à concretização da igualdade substancial. A Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência – LBI (Lei nº 13.146/2015), em seus arts. 34 e 37 assegura igualdade de oportunidades no trabalho e no acesso a crédito. A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência da ONU, promulgada pelo Decreto nº 6.949/2009 com status de norma constitucional, nos termos do art. 5º, § 3º, da CF/88, obriga o Estado brasileiro a adotar medidas afirmativas concretas para a inclusão produtiva desse grupo.

Quanto ao § 11 proposto ao art. 2º: a garantia de acesso prioritário se justifica por razões práticas objetivas. Profissionais com deficiência frequentemente enfrentam barreiras adicionais nos processos de habilitação cadastral junto às plataformas digitais e aos órgãos municipais de transporte, seja pela exigência de documentação específica para a atividade com veículo adaptado, seja por dificuldades de mobilidade no próprio acesso aos postos de atendimento. Sem norma expressa que assegure tratamento prioritário, há risco real de que esses profissionais sejam preteridos em razão de gargalos operacionais, ainda que formalmente elegíveis. A redação proposta instrui o ato conjunto do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e Ministério da Fazenda (MF) a estabelecer procedimentos prioritários e acessíveis de habilitação e análise de crédito, com densidade normativa suficiente para orientar a regulamentação sem engessar sua operacionalidade, preservando a flexibilidade administrativa



necessária à execução bancária do programa. A prioridade não implica reserva de cotas nem compromete parcela determinada dos R\$ 30 bilhões autorizados.

Quanto à nova redação do art. 4º, a emenda atua em duas frentes. Primeiro, transforma a faculdade do CMN em obrigação — o verbo "estabelecerá" substitui o "poderá" do texto original —, conferindo efetividade normativa imediata à diretriz inclusiva da MP e impedindo que a regulamentação diferenciada seja postergada indefinidamente. A redação adotada preserva a competência técnica regulatória própria do CMN no Sistema Financeiro Nacional, evitando engessamento da política de crédito em cenários de variação macroeconômica. Segundo, estende às Pessoas com Deficiência as condições diferenciadas e favorecidas asseguradas às mulheres, corrigindo a omissão do texto original. Motoristas com deficiência enfrentam barreiras de capitalização comparáveis ou superiores às do público feminino, em razão dos custos adicionais de adaptação veicular e de eventual histórico de renda irregular decorrente de períodos de tratamento ou reabilitação.

A estrutura em incisos adotada no art. 4º, complementada pelo parágrafo único, preserva a flexibilidade regulatória do CMN para fixar condições ainda mais favoráveis às PcD em razão de suas especificidades, sem engessar a norma e sem gerar impacto fiscal indireto de magnitude indeterminada, mantendo a coerência da medida com as disposições da Lei de Responsabilidade Fiscal e com o art. 113 do ADCT.

Por todo o exposto, a presente emenda fortalece o caráter social e inclusivo da Medida Provisória nº 1.359/2026, corrigindo omissões que comprometem sua efetividade como política pública de inclusão, adequando-a às determinações constitucionais e infraconstitucionais de proteção às pessoas com deficiência e garantindo que a renovação de frota alcance, de fato, todos os trabalhadores do transporte individual remunerado que dela necessitam.

RODRIGO ROLLEMBERG

PSB/DF



EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

Acrescente-se inciso IV ao § 4º do art. 2º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 2º

§ 4º

IV – o financiamento de veículos com especificações técnicas de acessibilidade e, de forma acessória, das adaptações, equipamentos e tecnologias assistivas indispensáveis ao uso do veículo por motorista ou passageiro com deficiência.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.359, de 19 de maio de 2026, institui linhas de crédito reembolsável voltadas à renovação da frota de profissionais do transporte remunerado privado individual de passageiros, com foco em critérios de sustentabilidade ambiental, social e econômica. Embora a MP mencione expressamente, no inciso II do § 4º do art. 2º, o financiamento de itens de segurança voltados a profissionais mulheres, não há previsão equivalente para os profissionais com deficiência — omissão que esta emenda busca suprir.

A ausência de cobertura explícita para veículos acessíveis e adaptações veiculares compromete a efetividade da política pública para esse grupo. Taxistas e motoristas de aplicativo com deficiência dependem de configurações específicas do veículo — como comandos manuais, acelerador e freio adaptados, elevadores de cadeira de rodas ou rampas — sem as quais o veículo novo adquirido simplesmente não pode ser operado. Da mesma forma, profissionais sem deficiência que prestam serviço a passageiros com mobilidade



reduzida têm na acessibilidade do veículo uma exigência funcional do próprio exercício da atividade.

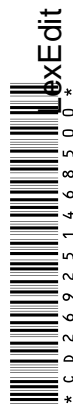
A dimensão econômica do problema é concreta: o custo de adaptação veicular pode superar, em determinadas configurações, o valor de diversos itens já cobertos pelo financiamento, como o seguro prestamista e o Encargo por Concessão de Garantia – ECG. Excluir essas adaptações do rol de itens financiáveis significa, na prática, inviabilizar o acesso ao programa para parte dos beneficiários legalmente elegíveis.

Do ponto de vista normativo, a emenda é compatível com o objeto da MP, não extrapolando os limites materiais impostos pelo art. 4º, § 4º, da Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional, que veda emendas sobre matéria estranha à medida provisória. A proposta aprofunda, sem desvirtuar, o caráter social e a lógica de sustentabilidade que fundamentam o programa, em consonância com os princípios da isonomia (art. 5º, *caput*, da Constituição Federal), da promoção do bem de todos sem discriminação por deficiência (art. 3º, IV), do direito ao trabalho em condições de igualdade de oportunidades (art. 6º c/c art. 7º, XXXI) e com as diretrizes da Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015), notadamente seus arts. 34 e 53, que asseguram o direito ao trabalho e à acessibilidade como condição de inclusão produtiva.

A redação proposta opta por uma formulação funcional e abrangente — "especificações técnicas de acessibilidade" e "adaptações, equipamentos e tecnologias assistivas indispensáveis" — em vez de listar dispositivos específicos, evitando que a norma se torne anacrônica diante da evolução tecnológica e preservando a flexibilidade regulatória atribuída ao ato conjunto previsto no § 10 do art. 2º da MP.

Diante do exposto, solicitamos o apoio dos nobres pares para a aprovação desta emenda.

RODRIGO ROLLEMBERG



PSB/DF

Sala da comissão, 25 de maio de 2026.



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269251468500>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Rollemberg





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01359/2026
(à MPV 1359/2026)

Acrescente-se art. 9º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 9º-1.** O Poder Executivo federal manterá, em sítio eletrônico oficial, painel público de transparência ativa das operações realizadas com fundamento nesta Medida Provisória, atualizado mensalmente, em formato aberto, estruturado, legível por máquina e passível de extração automatizada.

§ 1º O painel de que trata o caput conterà, no mínimo:

- I – o montante global autorizado, contratado, desembolsado, amortizado e inadimplido;
- II – a distribuição dos recursos por unidade da Federação, município, agente financeiro, modalidade de beneficiário e faixa de valor da operação;
- III – as taxas de juros, encargos, prazos, carências, garantias exigidas e demais condições financeiras aplicáveis;
- IV – os critérios de elegibilidade, seleção, priorização, indeferimento e revisão cadastral dos beneficiários;
- V – a quantidade de operações aprovadas, indeferidas, canceladas, renegociadas e vencidas;
- VI – os fabricantes, marcas, modelos, versões e faixas de preço dos veículos financiados;
- VII – os indicadores de inadimplência, recuperação de crédito, execução de garantias e perdas estimadas;
- VIII – a identificação de subsídios explícitos ou implícitos, equalizações, benefícios creditícios, garantias, renúncias, subvenções ou quaisquer vantagens econômicas custeadas direta ou indiretamente pelo poder público;



IX – os critérios utilizados para o credenciamento de instituições financeiras, fabricantes, fornecedores, plataformas ou demais participantes do programa.

§ 2º As informações referentes a beneficiários pessoas naturais serão divulgadas de forma agregada ou anonimizada, preservada a proteção de dados pessoais, sem prejuízo do acesso integral pelos órgãos de controle interno e externo.

§ 3º O BNDES, as instituições financeiras habilitadas e os demais agentes operadores ficam obrigados a fornecer, em periodicidade mensal, as informações necessárias ao cumprimento deste artigo.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória autoriza a mobilização de até R\$ 30 bilhões em linhas de crédito vinculadas a política pública setorial. Ainda que se trate de financiamento reembolsável, a escala do programa, a participação do BNDES e a possibilidade de efeitos fiscais indiretos exigem transparência reforçada, em benefício do contribuinte, dos motoristas, dos taxistas, das cooperativas e do próprio mercado.

A emenda torna verificável quem acessa os recursos, em que condições, por quais agentes financeiros, em quais localidades e com quais veículos. A solução é compatível com a Lei de Responsabilidade Fiscal, com o princípio da publicidade e com a proteção de dados pessoais, pois prevê divulgação agregada ou anonimizada para pessoas naturais, sem restringir o acesso dos órgãos de controle.

Não há criação de despesa obrigatória nova. Trata-se de obrigação acessória de governança, executável pelos próprios órgãos e agentes que



operacionalizarão o programa, com elevado ganho de controle social, prevenção de fraudes e redução de assimetria de informação.

Sala da comissão, 25 de maio de 2026.

Deputada Bia Kicis
(PL - DF)
Líder da Minoria no Congresso Nacional



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261879811100>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bia Kicis





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01359/2026
(à MPV 1359/2026)

Acrescente-se art. 8º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 8º-1.** O beneficiário deverá comprovar, na contratação e a cada seis meses durante os vinte e quatro meses subsequentes ao desembolso, o exercício regular da atividade de transporte individual de passageiros, na forma da regulamentação.

§ 1º O veículo financiado com recursos das linhas de que trata esta Medida Provisória deverá ser utilizado predominantemente na atividade profissional declarada pelo beneficiário.

§ 2º Ficam vedadas, pelo prazo de vinte e quatro meses contado do desembolso, a revenda, a cessão, a transferência, o arrendamento, a locação ou a intermediação econômica do veículo financiado, salvo mediante quitação integral da operação ou autorização expressa do agente financeiro, nas hipóteses justificadas em regulamento.

§ 3º A prestação de informação falsa, a simulação de atividade, a utilização de interposta pessoa ou o descumprimento doloso das condições de elegibilidade implicarão:

I – vencimento antecipado da operação, observadas as garantias contratuais;

II – restituição de subsídio, benefício econômico ou vantagem pública eventualmente auferida;

III – impedimento de acesso a novas operações com recursos públicos federais de natureza semelhante pelo prazo de cinco anos;

IV – comunicação aos órgãos competentes para apuração de responsabilidade administrativa, civil e penal.”



Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

Programas de financiamento subsidiado ou incentivado, ainda que reembolsáveis, estão sujeitos a fraude cadastral, simulação de atividade e aquisição de veículos para revenda ou intermediação especulativa. Esses riscos desviam o programa de sua finalidade e prejudicam o trabalhador que efetivamente presta o serviço.

A emenda cria mecanismos proporcionais de controle: comprovação periódica da atividade, uso predominante do veículo na finalidade declarada, vedação temporária à revenda especulativa e sanções em caso de fraude. A solução preserva situações legítimas, como quitação integral ou hipóteses excepcionais reguladas.

O dispositivo não cria despesa obrigatória. Trata-se de salvaguarda de integridade, necessária à boa aplicação dos recursos públicos, à segurança jurídica dos participantes e à proteção do contribuinte.

Sala da comissão, 25 de maio de 2026.

Deputada Bia Kicis
(PL - DF)
Líder da Minoria no Congresso Nacional





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01359/2026
(à MPV 1359/2026)

Dê-se ao art. 1º da Medida Provisória a seguinte redação:

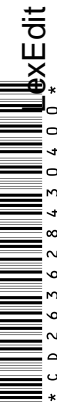
“**Art. 1º** Esta Medida Provisória autoriza a União a destinar recursos para linhas de financiamento reembolsável voltadas à renovação da frota de transporte individual de passageiros, por meio da aquisição de veículos automotores novos ou seminovos com até cinco anos de fabricação, desde que atendidos critérios objetivos de segurança veicular, eficiência energética, emissão de poluentes, regularidade documental e adequação econômica à atividade profissional.”

JUSTIFICAÇÃO

A renovação da frota deve buscar resultados concretos de segurança, eficiência, menor emissão e viabilidade econômica para o trabalhador, sem impor solução única ou restringir artificialmente as opções disponíveis. Em muitos casos, veículo seminovo recente, regular e eficiente pode atender melhor à realidade financeira do motorista autônomo do que veículo zero quilômetro de maior valor.

A emenda confere neutralidade tecnológica e econômica ao programa, preservando critérios técnicos mínimos e evitando dirigismo estatal desnecessário. A proposta não amplia o montante autorizado, não cria despesa adicional e não reduz os requisitos de segurança ou sustentabilidade; apenas permite que o mesmo limite de recursos alcance maior número de beneficiários, com menor concentração de crédito.

A medida é pertinente à finalidade da MP e favorece motoristas, taxistas e consumidores, ao ampliar alternativas e reduzir risco de endividamento



* C D 2 6 3 6 2 8 4 3 0 4 0 0 *

excessivo. Também reduz a possibilidade de captura do programa por segmentos específicos da indústria automotiva.

Sala da comissão, 25 de maio de 2026.

Deputada Bia Kicis
(PL - DF)
Líder da Minoria no Congresso Nacional



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263628430400>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bia Kicis





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)**

Dê-se nova redação à ementa; e acrescentem-se §§ 11 a 13 ao art. 2º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Autoriza a União a destinar recursos para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a profissionais de transporte remunerado privado individual de passageiros, taxistas e cooperativas de taxistas, para aquisição de veículos automotores novos que atendam a critérios de sustentabilidade ambiental, social e econômica”

“Art. 2º

§ 11. Para fins de enquadramento no limite máximo das operações de crédito previstas nesta Medida Provisória destinadas a taxistas e motoristas de aplicativo, será considerado o valor final efetivamente constante da nota fiscal da aquisição do veículo, após a incidência de descontos legais, incentivos fiscais, isenções tributárias ou benefícios aplicáveis à categoria profissional.

§ 12. Na hipótese de aquisição de veículo por taxista com benefício fiscal de isenção tributária, inclusive isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI e do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços – ICMS, o limite de financiamento observará exclusivamente o valor líquido final da operação constante da nota fiscal emitida ao beneficiário.

§ 13. O limite máximo das operações de crédito destinadas à aquisição de veículos por taxistas e motoristas de aplicativo permanecerá



* C B 2 6 0 5 4 5 0 0 5 8 0 0 *

fixado em até R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais), observado o valor final efetivamente pago pelo beneficiário.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca aperfeiçoar a Medida Provisória nº 1.359, de 2026, para assegurar tratamento isonômico e compatível com a realidade tributária aplicável aos taxistas beneficiários de isenções fiscais legalmente previstas na legislação brasileira.

O texto da Medida Provisória estabelece limite máximo de financiamento no valor de até R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais) para aquisição de veículos destinados ao transporte individual remunerado de passageiros. Contudo, a ausência de previsão expressa acerca da forma de cálculo desse limite pode gerar interpretações restritivas que prejudiquem diretamente os taxistas beneficiários de isenções tributárias de IPI e ICMS.

Na prática, diversos veículos possuem valor bruto de mercado superior ao teto previsto na Medida Provisória, mas, após aplicação das isenções fiscais legalmente asseguradas aos taxistas, o valor final efetivamente constante da nota fiscal fica abaixo do limite de financiamento estabelecido pelo programa federal.

Como exemplo concreto, um veículo com preço público aproximado de R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais) pode alcançar valor líquido final inferior a R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais) após incidência dos benefícios tributários aplicáveis à categoria dos taxistas. Nessa hipótese, impedir o enquadramento da operação significaria desconsiderar a própria política pública de incentivo fiscal historicamente concedida ao setor.

A emenda promove segurança jurídica ao estabelecer expressamente que o parâmetro para enquadramento no limite das operações de crédito será o valor líquido final efetivamente constante da nota fiscal emitida ao beneficiário, após aplicação de descontos, isenções e incentivos legais. A medida



evita interpretações restritivas por instituições financeiras e assegura tratamento uniforme entre motoristas de aplicativo e taxistas.

Além disso, a proposta fortalece a política de renovação de frota, estimula a modernização dos veículos utilizados no transporte individual de passageiros e garante maior efetividade social à Medida Provisória, sem criação de despesa adicional para a União, uma vez que apenas esclarece critério de cálculo compatível com os benefícios tributários já previstos em lei.

A presente emenda encontra fundamento nos princípios constitucionais da isonomia, razoabilidade, valorização do trabalho e eficiência administrativa, previstos nos arts. 5º, caput, 37 e 170 da Constituição Federal, promovendo maior efetividade e alcance social à política pública instituída pela Medida Provisória nº 1.359, de 2026.

Sala da comissão, 25 de maio de 2026.

Deputado Ricardo Abrão
(PSDB - RJ)
deputado federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

Acrescentem-se §§ 11 a 13 ao art. 2º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 2º

§ 11. As operações de crédito destinadas a taxistas e motoristas de aplicativos poderão contar com cobertura de fundo garantidor público ou mecanismo equivalente de mitigação de risco, inclusive para beneficiários com restrições cadastrais de crédito.

§ 12. A existência de apontamentos restritivos em cadastros de inadimplência não impedirá, por si só, a concessão das operações de crédito previstas nesta Medida Provisória, desde que observados os critérios de análise operacional definidos pelas instituições financeiras participantes e a cobertura do fundo garantidor.

§ 13. O Poder Executivo poderá regulamentar mecanismos simplificados de análise de risco para trabalhadores do transporte individual remunerado de passageiros, considerando a renda operacional comprovada por plataformas digitais, permissões públicas de táxi ou outros meios idôneos de comprovação de atividade econômica.’”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade ampliar a efetividade social da Medida Provisória nº 1.359, de 2026, assegurando que os taxistas e motoristas de aplicativos possam efetivamente acessar as linhas de financiamento instituídas



* C D 2 6 3 6 6 6 0 4 2 1 0 0 *

pelo Governo Federal, inclusive mediante utilização de fundo garantidor público destinado à mitigação de risco das operações de crédito.

Embora a Medida Provisória tenha instituído importante política pública voltada à renovação de frota e ao fortalecimento da mobilidade urbana, a ausência de previsão expressa acerca da possibilidade de concessão de crédito para trabalhadores com restrições cadastrais pode acabar inviabilizando o alcance social do programa justamente para os profissionais que mais necessitam de apoio financeiro.

Na prática, parcela significativa dos motoristas de aplicativos e taxistas enfrenta dificuldades econômicas decorrentes do elevado custo operacional da atividade, aumento dos combustíveis, manutenção veicular, juros elevados, endividamento acumulado durante períodos de crise econômica e redução da renda líquida nos últimos anos. Muitos desses profissionais permanecem economicamente ativos e produtivos, porém possuem restrições cadastrais que dificultam ou impedem o acesso ao sistema bancário tradicional.

Nesse contexto, o próprio objetivo institucional dos fundos garantidores públicos consiste justamente em ampliar o acesso ao crédito para trabalhadores, pequenos empreendedores e profissionais com maior dificuldade de obtenção de financiamento convencional. Impedir automaticamente o acesso ao programa em razão de apontamentos cadastrais acabaria esvaziando a finalidade social da política pública criada pela Medida Provisória.

A presente emenda estabelece expressamente que a existência de restrições cadastrais não impedirá, por si só, a concessão do financiamento, desde que a operação esteja amparada por fundo garantidor ou mecanismo equivalente de mitigação de risco e observados os critérios operacionais definidos pelas instituições financeiras participantes.

Além disso, a proposta autoriza o Poder Executivo a regulamentar mecanismos simplificados de análise de crédito baseados na comprovação efetiva da atividade econômica do profissional, inclusive mediante utilização de dados



operacionais provenientes de plataformas digitais, permissões de táxi, histórico de corridas, faturamento ou outros meios idôneos de comprovação de renda.

A medida fortalece a inclusão financeira, promove valorização do trabalho, amplia a efetividade econômica da Medida Provisória e assegura que a política pública alcance justamente os trabalhadores que dependem diretamente do veículo como instrumento essencial de geração de renda e sustento familiar.

Sala da comissão, 25 de maio de 2026.

Deputado Ricardo Abrão
(PSDB - RJ)
deputado federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

Acrescentem-se §§ 11 a 13 ao art. 2º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

§ 11. Os taxistas e motoristas de aplicativos beneficiários das linhas de crédito previstas nesta Medida Provisória poderão realizar transporte intermunicipal e interestadual de passageiros previamente solicitado por meio eletrônico, aplicativo, plataforma digital, telefone, mensagem eletrônica ou instrumento equivalente, observadas as normas locais aplicáveis ao serviço de táxi e aplicativo.

§ 12. Considera-se previamente solicitado o serviço cuja contratação ocorra antes do embarque do passageiro, inclusive mediante utilização de aplicativos de mensagens instantâneas, plataformas digitais de mobilidade, centrais eletrônicas ou ferramentas tecnológicas equivalentes.

§ 13. O retorno do taxista e motorista de aplicativo ao município de origem com passageiro previamente solicitado por meio eletrônico não caracteriza captação irregular de passageiros, transporte clandestino ou violação territorial da prestação do serviço de táxi.’.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade conferir maior segurança jurídica aos taxistas e motoristas de aplicativos beneficiários das linhas de financiamento instituídas pela Medida Provisória nº 1.359, de 2026, reconhecendo



a possibilidade de realização de transporte intermunicipal e interestadual previamente solicitado por meios eletrônicos ou digitais.

A dinâmica atual da mobilidade urbana e do transporte individual remunerado de passageiros passou por profunda transformação tecnológica nos últimos anos. Hoje, a solicitação de corridas ocorre predominantemente por aplicativos, plataformas digitais, mensagens instantâneas, chamadas telefônicas ou sistemas eletrônicos de intermediação, realidade já incorporada ao cotidiano operacional dos taxistas e motoristas de aplicativos em diversos Estados e Municípios brasileiros.

No Estado do Rio de Janeiro, a Lei Estadual nº 8.867/2020 consolidou importante entendimento ao reconhecer a possibilidade de prestação do serviço mediante solicitação eletrônica prévia, inclusive em deslocamentos intermunicipais. Da mesma forma, o Projeto de Lei nº 6.062/2019 buscou fortalecer a segurança jurídica da categoria ao disciplinar o transporte previamente contratado por taxistas fora dos limites territoriais do município de origem.

Na prática, é comum que passageiros realizem contato prévio diretamente com taxistas e motoristas de aplicativos de confiança por aplicativos de mensagens ou plataformas digitais, solicitando viagens em data e horário previamente ajustados, inclusive para retorno em municípios distintos daquele de origem do profissional. Nesses casos, inexistente captação irregular de passageiros em via pública, uma vez que há contratação individualizada e previamente pactuada entre o passageiro, o taxista e o motorista de aplicativo.

A ausência de previsão normativa clara pode gerar insegurança jurídica, autuações indevidas e interpretações restritivas incompatíveis com a realidade tecnológica do setor de mobilidade urbana. A presente emenda busca justamente harmonizar a política pública federal de financiamento com a modernização operacional da atividade dos taxistas e motoristas de aplicativos, assegurando maior previsibilidade jurídica aos profissionais beneficiários do programa.



A proposta também fortalece a competitividade do serviço de táxi diante das novas plataformas digitais de mobilidade, preservando empregos, incentivando a modernização da categoria e garantindo maior liberdade de escolha ao consumidor, sem afastar a competência regulatória dos Municípios e dos órgãos de fiscalização locais.

A medida encontra fundamento nos princípios constitucionais da livre iniciativa, valorização do trabalho, eficiência econômica e modernização tecnológica da atividade econômica, previstos nos arts. 1º, IV, 5º, XIII e 170 da Constituição Federal.

Sala da comissão, 25 de maio de 2026.

Deputado Ricardo Abrão
(PSDB - RJ)
deputado federal





CONGRESSO NACIONAL
CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

Acrescente-se art. 8º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 8º-1. Para fins de elegibilidade às linhas de crédito previstas nesta Medida Provisória:

I - os taxistas permissionários ou concessionários do serviço público de transporte individual de passageiros poderão comprovar o exercício regular da atividade mediante cadastro ativo e autorização municipal válida há, no mínimo, 12 (doze) meses, vedada a exigência de comprovação de aquisição recente de veículo automotor ou de utilização prévia de benefício fiscal de isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI;

II - poderá ser admitida a concessão de crédito a motoristas de aplicativo e taxistas com restrições cadastrais, desde que a operação conte com cobertura de fundo garantidor ou mecanismo equivalente de mitigação de risco autorizado pelo Poder Executivo.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.



JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar os critérios de elegibilidade previstos na Medida Provisória nº 1.359, de 2026, assegurando maior efetividade social, inclusão financeira e adequação à realidade operacional enfrentada pelos taxistas e motoristas de aplicativos em todo o País.

O texto da Medida Provisória institui relevante política pública voltada à renovação de frota e ao acesso ao crédito por profissionais do transporte individual de passageiros. Contudo, determinados critérios de operacionalização podem gerar exclusões indevidas de trabalhadores que exercem regularmente a atividade há muitos anos, especialmente em razão de exigências relacionadas à recente aquisição de veículo ou à utilização de benefício fiscal de isenção de IPI.

Na prática, inúmeros taxistas permanecem longos períodos com o mesmo veículo em razão de limitações financeiras, manutenção adequada do automóvel ou estratégia operacional, sem que isso descaracterize o exercício contínuo e regular da profissão. Muitos profissionais possuem décadas de atuação formal, mas não realizaram aquisição recente de veículo justamente porque ainda utilizam automóvel adquirido anteriormente com benefício fiscal válido.

A manutenção de exigências dessa natureza acabaria restringindo o alcance social da Medida Provisória e excluindo profissionais que efetivamente dependem do veículo como instrumento essencial de trabalho. Por essa razão, a presente emenda substitui eventual requisito vinculado à aquisição recente de veículo por critério mais objetivo, razoável e juridicamente adequado: comprovação de



cadastro ativo e autorização municipal válida há pelo menos 12 (doze) meses.

Além disso, a emenda autoriza expressamente a possibilidade de concessão de crédito a taxistas e motoristas de aplicativo com restrições cadastrais, desde que as operações estejam amparadas por fundo garantidor ou mecanismo equivalente de mitigação de risco. A medida é plenamente compatível com a própria finalidade dos fundos garantidores públicos, cuja função institucional consiste justamente em ampliar o acesso ao crédito para trabalhadores e pequenos empreendedores excluídos do sistema financeiro tradicional.

A proposta fortalece a efetividade econômica e social da Medida Provisória, amplia a inclusão financeira, estimula a renovação de frota e contribui para a manutenção da atividade profissional de milhares de trabalhadores essenciais à mobilidade urbana brasileira, em conformidade com os princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana, valorização do trabalho e redução das desigualdades sociais.

Sala da comissão, 25 de maio de 2026.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)





CONGRESSO NACIONAL
CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

Acrescente-se art. 8º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

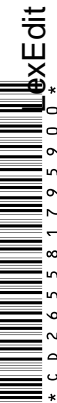
“Art. 8º-1. Também poderão ser beneficiários das linhas de crédito previstas nesta Medida Provisória os motoristas auxiliares de táxi que comprovem:

I - exercício de atividade remunerada de transporte individual de passageiros há, no mínimo, 12 (doze) meses, inclusive por intermédio de plataformas digitais de transporte ou mobilidade urbana;

II - vínculo regular com autorização, permissão ou cadastro municipal de serviço de táxi, ainda que na condição de auxiliar, condutor auxiliar ou profissional equivalente reconhecido pela legislação local;

III - destinação do veículo financiado para utilização em licença de táxi regularmente cadastrada perante o Poder Público municipal.

Parágrafo único. Os veículos financiados nos termos deste artigo poderão ser novos ou usados, observado o limite máximo de 5 (cinco) anos de fabricação na data da contratação da operação de crédito.”



Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa aperfeiçoar a Medida Provisória nº 1.359, de 2026, para assegurar inclusão financeira e acesso efetivo ao crédito aos chamados taxistas auxiliares, profissionais que exercem diariamente a atividade de transporte individual de passageiros, mas que ainda não possuem veículo próprio e, em muitos casos, trabalham mediante pagamento de diárias a terceiros detentores de permissões ou licenças de táxi.

A realidade operacional da categoria demonstra que milhares de profissionais atuam regularmente como motoristas auxiliares vinculados a permissões de táxi, exercendo atividade econômica contínua e formalizada, inclusive utilizando plataformas digitais integradas ao sistema de táxi, como Uber Táxi, 99 Táxi, inDrive e aplicações similares. Apesar disso, tais trabalhadores frequentemente encontram obstáculos para acessar linhas de financiamento destinadas à renovação ou aquisição de veículos, justamente por não serem proprietários do automóvel utilizado na atividade.

A presente proposta corrige essa distorção ao reconhecer como elegíveis os profissionais que comprovem efetivo exercício da atividade há pelo menos 12 (doze) meses, permitindo que possam adquirir seu primeiro veículo destinado ao serviço de táxi. Trata-se de medida que promove inclusão produtiva, autonomia financeira e valorização do trabalho, reduzindo a dependência econômica



decorrente do sistema de pagamento de diárias atualmente enfrentado por parcela significativa da categoria.

Além disso, a emenda estabelece que os veículos financiados poderão ser novos ou usados, desde que possuam no máximo 5 (cinco) anos de fabricação. A medida busca compatibilizar a política pública com a realidade econômica dos profissionais, considerando que a aquisição de veículos zero quilômetro frequentemente se mostra inviável para trabalhadores de baixa capacidade financeira ou com dificuldade de acesso ao crédito tradicional.

A autorização para financiamento de veículos seminovos amplia significativamente o alcance social da Medida Provisória, permitindo renovação gradual da frota com menor impacto financeiro ao trabalhador, sem prejuízo da segurança, eficiência e qualidade do serviço prestado à população. Trata-se de solução economicamente racional e socialmente inclusiva.

A proposta encontra amparo nos princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana, valorização social do trabalho, livre iniciativa e redução das desigualdades sociais, previstos nos arts. 1º, IV, 3º, III, 6º e 170 da Constituição Federal, fortalecendo o alcance social da política pública instituída pela Medida Provisória nº 1.359, de 2026.

Sala da comissão, 25 de maio de 2026.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)





CONGRESSO NACIONAL
CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

Acrescente-se art. 3º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 3º-1. As linhas de crédito instituídas por esta Medida Provisória deverão observar critérios de ampla concorrência e neutralidade de mercado, vedada a limitação injustificada de marcas, fabricantes ou montadoras de veículos aptos ao financiamento.

§ 1º Poderão participar do programa todos os fabricantes e montadoras regularmente estabelecidos no País que disponibilizem veículos compatíveis com os requisitos técnicos, ambientais e operacionais definidos pelo Poder Executivo, inclusive veículos de menor custo destinados ao transporte individual remunerado de passageiros.

§ 2º A habilitação de fabricantes e modelos de veículos observará critérios objetivos de elegibilidade, eficiência, segurança veicular e adequação ao serviço de transporte individual de passageiros, vedada qualquer restrição discriminatória sem fundamento técnico ou econômico devidamente justificado.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.



JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade assegurar ampla concorrência, isonomia e efetividade econômica às linhas de financiamento instituídas pela Medida Provisória nº 1.359, de 2026, evitando restrições indevidas à participação de fabricantes e montadoras de veículos no programa federal de renovação de frota destinado a taxistas e motoristas de aplicativo.

A limitação excessiva de marcas ou fabricantes aptos ao financiamento pode gerar distorções concorrenciais, redução da competitividade, aumento artificial de preços e diminuição das opções acessíveis aos trabalhadores beneficiários do programa. Tal cenário compromete diretamente a finalidade social da Medida Provisória, especialmente para profissionais de menor renda que dependem de veículos de entrada ou de menor custo operacional para exercício da atividade econômica.

A inclusão de todas as marcas regularmente estabelecidas no País, inclusive fabricantes que ofertem modelos mais acessíveis economicamente, amplia o alcance social da política pública e garante maior liberdade de escolha ao trabalhador, permitindo que a aquisição do veículo seja compatível com sua capacidade financeira, realidade operacional e custo de manutenção.

A proposta também fortalece os princípios constitucionais da livre concorrência, da livre iniciativa e da defesa do consumidor, previstos no art. 170 da Constituição Federal, além de assegurar tratamento isonômico entre fabricantes e maior eficiência econômica ao programa de financiamento.



Importante destacar que a presente emenda não elimina a possibilidade de definição de critérios técnicos mínimos pelo Poder Executivo, preservando exigências relacionadas à segurança veicular, eficiência energética, adequação ambiental e compatibilidade operacional para o transporte individual remunerado de passageiros. O objetivo é apenas impedir restrições arbitrárias ou favorecimentos indevidos que reduzam a competitividade do programa.

Ao ampliar a participação de fabricantes e montadoras, inclusive daquelas que comercializam veículos mais acessíveis no mercado nacional, a emenda contribui para maior democratização do acesso ao crédito, renovação da frota circulante e fortalecimento econômico dos profissionais do setor de mobilidade urbana.

Sala da comissão, 25 de maio de 2026.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)





CONGRESSO NACIONAL
CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

Acrescente-se § 11 ao art. 2º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

§ 11. Para fins de comprovação de atividade profissional dos motoristas vinculados a plataformas digitais de transporte individual remunerado de passageiros, será exigida a realização mínima de 1.000 (mil) corridas concluídas nos últimos 12 (doze) meses anteriores à contratação da operação de crédito, mediante comprovação emitida pela respectiva plataforma digital.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar os critérios de elegibilidade aplicáveis aos motoristas de aplicativos beneficiários das linhas de financiamento instituídas pela Medida Provisória nº 1.359, de 2026, garantindo maior efetividade social, coerência operacional e direcionamento adequado da política pública.

O Governo divulgou que estabeleceu o quantitativo mínimo de apenas 100 (cem) corridas realizadas nos últimos 12 (doze) meses como requisito para comprovação da atividade profissional vinculada



* CD 268819212000 *
ExEdit

às plataformas digitais de transporte individual remunerado de passageiros. Contudo, tal parâmetro mostra-se extremamente reduzido e incompatível com a realidade operacional dos motoristas que efetivamente exercem a atividade como principal fonte de renda.

Na prática, profissionais que atuam regularmente nas plataformas digitais realizam, em média, centenas de corridas por mês, sendo comum quantitativos superiores a 300 (trezentas) ou 400 (quatrocentas) viagens mensais para trabalhadores em atividade contínua e economicamente dependentes do setor. Dessa forma, a exigência de apenas 100 (cem) corridas anuais acaba permitindo o enquadramento de usuários eventuais ou motoristas sem atuação profissional efetiva no segmento.

A presente emenda corrige essa distorção ao elevar o requisito mínimo para 1.000 (mil) corridas realizadas nos últimos 12 (doze) meses, estabelecendo critério mais compatível com a finalidade social e econômica da Medida Provisória. O objetivo é assegurar que o benefício alcance prioritariamente os profissionais que efetivamente dependem da atividade para geração de renda e manutenção do sustento familiar.

A medida também contribui para maior segurança operacional das instituições financeiras e do próprio programa federal, direcionando os financiamentos para trabalhadores com comprovada atividade econômica regular, recorrente e vinculada ao transporte individual remunerado de passageiros.

Além disso, o critério proposto fortalece a eficiência da política pública, evita distorções no acesso ao crédito subsidiado e preserva o equilíbrio concorrencial entre os profissionais do setor,



garantindo tratamento mais justo entre motoristas efetivamente ativos nas plataformas digitais.

A proposta encontra amparo nos princípios constitucionais da eficiência administrativa, razoabilidade, valorização do trabalho e adequada destinação das políticas públicas, previstos nos arts. 1º, IV, 37 e 170 da Constituição Federal.

Sala da comissão, 25 de maio de 2026.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)



**EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)**

Dê-se nova redação ao *caput* do § 1º-A do art. 3º da Lei nº 14.042, de 19 de agosto de 2020, como proposto pelo art. 5º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 3º**

.....

§ 1º-A. O Peac-FGI também se destina a profissionais de transporte remunerado privado individual de passageiros, taxistas e cooperativas de taxistas, para aquisição de veículos automotores novos, com valor máximo de até R \$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil reais), que atendam a critérios de sustentabilidade ambiental, social e econômica..

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Consideramos importante a previsão de elevação do teto para R\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil reais), a fim de propiciar a aquisição de veículos automotores a ser financiado pelo Peac-FGI, de modo que seja possível ao motorista de aplicativo ou ao taxista acomodar e transportar pessoas com deficiência. O valor máximo permitido pelo Programa Move Brasil, do Governo Federal, de R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais), se mostra insuficiente para atender o transporte de pessoas com deficiência.

Por se constituir em medida socialmente justa e economicamente relevante, solicitamos o apoio dos ilustres congressistas e esta Emenda.

Sala da comissão, 25 de maio de 2026.

**Senadora Damares Alves
(REPUBLICANOS - DF)**





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete Deputado Vermelho-PP/PR

EMENDA Nº - CMMPV 1359/2026
(à MPV 1359/2026)

Acrescentem-se incisos IV e V ao § 1º do art. 2º da Medida Provisória,
com a seguinte redação:

“Art. 2º

§ 1º

.....

IV – pessoas física e jurídica que exercem atividades de transporte
escolar;

V – pessoas física e jurídica que exercem atividades transporte de
turismo.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda tem como objetivo incluir os condutores de transporte escolar e condutores de veículos de turismo no escopo de financiamento de aquisição de veículos. Trata-se, portanto, de dois importantes setores que também merecem ser atendidos por essa política pública de financiamento de veículos para o exercício de suas atividades.

Sala da comissão, 26 de maio de 2026.

Deputado Vermelho
(PL - PR)

