



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01366/2026
(à MPV 1366/2026)

Acrescente-se § 12 ao art. 8º-A da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, na forma proposta pelo art. 3º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 8º-A.

.....

§ 12. A concessão de financiamento com recursos do FIIS para aquisição de veículos, equipamentos ou infraestrutura de que trata este artigo ficará condicionada à concessão, pelos fabricantes, fornecedores ou prestadores habilitados, de desconto mínimo efetivo sobre o preço público praticado ao consumidor, conforme percentual e metodologia definidos em regulamento, observados os princípios da transparência, da economicidade, da modicidade, da defesa do consumidor e da finalidade social da política pública.12” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade assegurar que os benefícios econômicos decorrentes da utilização de recursos públicos, garantias públicas e instrumentos oficiais de financiamento sejam efetivamente transferidos aos trabalhadores beneficiários da política pública, especialmente motoristas de aplicativo, taxistas, motofretistas, mototaxistas, entregadores, trabalhadores do transporte urbano individual de passageiros e profissionais do transporte urbano de cargas, que utilizam o veículo como instrumento essencial de trabalho e fonte principal de sustento familiar.

A Medida Provisória nº 1.366, de 2026, cria relevante mecanismo de apoio à renovação de frota, à ampliação da infraestrutura de eletromobilidade,



à descarbonização dos deslocamentos urbanos e à inclusão produtiva de trabalhadores que, em sua maioria, exercem suas atividades em contexto de renda variável, elevada exposição a riscos, custos operacionais significativos e dificuldade de acesso ao crédito em condições adequadas. Para esse público, o veículo não constitui bem de luxo ou consumo ordinário, mas verdadeiro meio de produção, indispensável à geração de renda, à autonomia econômica e à permanência na atividade profissional.

Nesse contexto, a exigência de desconto mínimo efetivo pelos fabricantes, fornecedores ou prestadores habilitados é medida indispensável para garantir que a política pública alcance sua finalidade social. Se o Estado mobiliza recursos do Fundo de Investimento em Infraestrutura Social – FIIS, permite a utilização de garantias públicas e reduz o risco das operações financeiras, é razoável e necessário que os agentes econômicos privados também assumam contrapartidas proporcionais, de modo que o benefício não fique concentrado na cadeia produtiva, nos fabricantes, nas instituições financeiras ou nos intermediários, mas seja concretamente percebido pelo trabalhador no preço final do veículo, equipamento ou infraestrutura financiada.

A redação original da Medida Provisória prevê a possibilidade de estabelecimento de contrapartidas obrigatórias, inclusive com a definição de descontos mínimos, mas deixa essa exigência dependente de regulamentação posterior. Tal formulação, embora positiva, ainda se mostra insuficiente para assegurar segurança jurídica e efetividade social à política pública, pois permite que a concessão de descontos permaneça como faculdade administrativa, sujeita à conveniência do regulamento e às condições de negociação com os agentes privados. A presente emenda aperfeiçoa o texto ao transformar o desconto mínimo em condição legal para a participação no programa, fortalecendo a proteção do trabalhador e a finalidade pública da medida.

A exigência de desconto mínimo também evita que o incentivo estatal seja neutralizado por práticas de mercado que elevem artificialmente os preços ou preservem margens comerciais em patamares incompatíveis com o caráter social da política. Sem essa salvaguarda, há risco concreto de que a redução do risco de crédito e a disponibilização de financiamento com



apoio público não resultem em diminuição efetiva do custo suportado pelo trabalhador. Em outras palavras, a política poderia ampliar o volume de vendas e o acesso ao crédito, mas sem reduzir de forma suficiente o endividamento, o valor das parcelas ou o custo total da aquisição para quem mais necessita do benefício.

A emenda, portanto, busca assegurar justiça econômica na implementação da medida. O trabalhador de aplicativo, o taxista, o entregador e o motofretista já arcam diariamente com combustível, manutenção, seguro, depreciação do veículo, equipamentos de proteção, taxas, tributos, longas jornadas e exposição permanente a riscos no trânsito. Ao acessar uma linha de financiamento vinculada a uma política pública, esse trabalhador deve encontrar condições reais de melhoria de renda líquida, redução de custos e renovação segura de seu instrumento de trabalho, e não apenas uma nova obrigação financeira com impacto limitado em sua qualidade de vida.

Sob o ponto de vista constitucional, a emenda encontra amparo nos princípios da eficiência, da moralidade, da publicidade, da economicidade e da supremacia do interesse público, previstos no art. 37 da Constituição Federal. Também se harmoniza com os fundamentos da ordem econômica, especialmente a valorização do trabalho humano, a função social da atividade econômica, a defesa do consumidor, a redução das desigualdades e a busca do pleno emprego, nos termos do art. 170 da Constituição Federal. A política pública somente será legítima e eficiente se o esforço estatal se converter em benefício concreto, mensurável e direto para os trabalhadores destinatários.

Além disso, a exigência de contrapartida privada fortalece a responsabilidade compartilhada entre Estado, mercado e sociedade. A modernização da frota, a transição energética e a melhoria das condições de mobilidade urbana não podem ser financiadas apenas pelo trabalhador, justamente o elo mais vulnerável da cadeia. Fabricantes, fornecedores, plataformas, prestadores de infraestrutura e agentes financeiros também se beneficiam da expansão do mercado, da redução do risco e do aumento da demanda induzidos pela política pública, razão pela qual devem contribuir para que o programa produza resultados socialmente justos.



A medida também contribui para reduzir o endividamento excessivo dos beneficiários, ampliar a capacidade de pagamento, diminuir o risco de inadimplência e assegurar maior sustentabilidade financeira das operações. Quanto menor o preço final suportado pelo trabalhador, menor será o valor financiado, menor será o comprometimento de renda e maiores serão as chances de êxito da política pública. Assim, a contrapartida obrigatória não apenas protege o trabalhador, mas também fortalece a própria solidez econômica do programa.

Por fim, a presente emenda aprimora a Medida Provisória ao assegurar que recursos e garantias públicas sejam utilizados com maior efetividade, transparência e retorno social. Ao condicionar a participação dos fabricantes, fornecedores e prestadores habilitados à concessão de desconto mínimo efetivo, o Congresso Nacional garante que a política de crédito cumpra sua função essencial: melhorar as condições de trabalho, ampliar a inclusão produtiva, reduzir custos operacionais, promover renovação de frota e assegurar que o trabalhador seja o principal destinatário do benefício público.

Dessa forma, a aprovação da emenda representa importante avanço na proteção dos trabalhadores do transporte urbano individual de passageiros e de cargas, garantindo que a política pública não se limite a estimular o mercado, mas produza justiça social, valorização do trabalho e melhoria concreta da renda e das condições de vida daqueles que dependem diariamente de seus veículos para trabalhar.

Sala da comissão, 16 de junho de 2026.

Deputado Samuel Viana
(UNIÃO - MG)
Deputado Federal

