



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. As operações de financiamento realizadas com recursos do FIIS ou com garantia do FGO ou do FGI deverão observar limites máximos de juros, tarifas, encargos e custo efetivo total, definidos em regulamento, de modo compatível com a natureza social da política pública, vedada a cobrança de tarifas abusivas, venda casada, seguros não obrigatórios, serviços acessórios compulsórios ou quaisquer encargos que descaracterizem a finalidade de inclusão produtiva do programa.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade assegurar que as operações de financiamento instituídas no âmbito da Medida Provisória nº 1.366, de 2026, sejam ofertadas aos trabalhadores em condições efetivamente favorecidas, transparentes e compatíveis com a finalidade social da política pública. A medida se dirige especialmente a motoristas de aplicativo, taxistas, motofretistas, mototaxistas, entregadores e demais trabalhadores do transporte urbano individual de passageiros e de cargas, que utilizam o veículo como instrumento essencial de trabalho e fonte de sustento familiar.

A própria exposição de motivos da Medida Provisória reconhece que esses trabalhadores enfrentam dificuldade de acesso ao crédito em condições



adequadas, em razão da renda variável, da informalidade, da ausência de garantias tradicionais e do enquadramento, pelo sistema financeiro, em perfis considerados de maior risco. Também reconhece que os custos de aquisição, manutenção, substituição do veículo e suprimento energético comprometem parcela relevante da renda bruta desses profissionais, impactando diretamente a viabilidade econômica da atividade.

Nesse contexto, a simples disponibilização de crédito não é suficiente para garantir inclusão produtiva. Caso as operações sejam contratadas com juros elevados, tarifas excessivas, encargos acessórios, seguros compulsórios ou serviços agregados sem necessidade, a política pública poderá ampliar o endividamento dos trabalhadores sem produzir redução real de custos. O financiamento, que deveria ser instrumento de valorização do trabalho, renovação de frota, segurança viária e transição energética, poderia transformar-se em nova fonte de comprometimento de renda para justamente o público que a medida pretende proteger.

A emenda, portanto, busca assegurar coerência entre o desenho financeiro do programa e sua finalidade pública. Se o Estado mobiliza recursos do Fundo de Investimento em Infraestrutura Social — FIIS, permite a utilização de garantias públicas e reduz o risco suportado pelos agentes financeiros, é razoável que essa redução de risco seja refletida nas condições oferecidas ao trabalhador. Não se justifica que operações amparadas por instrumentos públicos sejam ofertadas com custo semelhante ao crédito privado ordinário, especialmente quando destinadas a público vulnerável e economicamente dependente do bem financiado.

A redação proposta foi construída de forma equilibrada, a fim de preservar a viabilidade operacional do programa e ampliar sua possibilidade de aprovação. Não se estabelece, na lei, um teto fixo e inflexível de juros ou tarifas. Ao contrário, atribui-se ao regulamento a definição dos parâmetros máximos aplicáveis, permitindo que o Poder Executivo considere as condições macroeconômicas, a natureza dos bens financiados, o perfil de risco da carteira, a fonte dos recursos, o grau de cobertura das garantias públicas e a



sustentabilidade financeira das operações. Com isso, evita-se engessamento excessivo da política e assegura-se margem técnica para sua implementação.

Ao mesmo tempo, a emenda fixa diretriz legal clara: as operações devem observar condições favorecidas, modicidade, transparência e compatibilidade com a finalidade social da política pública. Essa orientação é indispensável para impedir que a utilização de recursos e garantias públicas seja absorvida exclusivamente pelos agentes financeiros, sem repercussão adequada na redução do custo efetivo total suportado pelo trabalhador.

A previsão de parâmetros máximos para juros, tarifas, encargos e custo efetivo total também fortalece a transparência e a proteção do beneficiário. Muitos trabalhadores que atuam no transporte urbano e nas plataformas digitais possuem baixa margem financeira e dependem da renda diária para custear alimentação, moradia, combustível, manutenção, equipamentos de proteção, tributos e demais despesas familiares. Qualquer elevação indevida no custo da operação pode comprometer sua renda líquida, aumentar o risco de inadimplência e inviabilizar a permanência na atividade.

A emenda também veda expressamente práticas que possam descaracterizar a finalidade social do programa, como venda casada, contratação compulsória de seguros ou serviços acessórios não indispensáveis e cobrança de valores abusivos. Tais práticas são especialmente preocupantes em operações de crédito voltadas a trabalhadores em situação de vulnerabilidade econômica, pois podem mascarar o custo real do financiamento e induzir o beneficiário a assumir obrigações que não são necessárias à aquisição do veículo, equipamento ou infraestrutura financiada.

Do ponto de vista constitucional, a proposta encontra fundamento nos princípios da eficiência, moralidade, publicidade e economicidade, previstos no art. 37 da Constituição Federal, bem como nos princípios da valorização do trabalho humano, da defesa do consumidor, da redução das desigualdades, da função social da atividade econômica e da busca do pleno emprego, previstos no art. 170. A emenda não afronta a livre iniciativa nem impõe intervenção desproporcional no sistema financeiro, pois apenas estabelece condicionantes



razoáveis para operações que se beneficiam de recursos públicos, garantias públicas ou estrutura estatal de fomento.

Além disso, a medida contribui para a sustentabilidade econômica do próprio programa. Operações com custo efetivo total excessivo tendem a aumentar a inadimplência, comprometer a recuperação dos recursos, pressionar fundos garantidores e reduzir o alcance da política pública. Por outro lado, condições financeiras compatíveis com a capacidade de pagamento dos trabalhadores ampliam a adimplência, fortalecem a carteira de crédito, aumentam o número de beneficiários atendidos e asseguram melhor retorno social dos recursos públicos mobilizados.

A proposta também promove justiça econômica e responsabilidade compartilhada entre Estado, instituições financeiras e demais agentes privados. Se o programa reduz riscos, estimula demanda e amplia oportunidades de financiamento, os ganhos decorrentes dessa intervenção estatal devem ser compartilhados com o trabalhador, que é o destinatário final da política pública. A modernização da frota, a transição energética e a ampliação da infraestrutura de recarga não podem ocorrer mediante crédito oneroso que comprometa a renda de quem depende do veículo para trabalhar.

Por fim, a emenda aperfeiçoa a Medida Provisória ao garantir que o financiamento seja instrumento de inclusão produtiva, e não de endividamento excessivo. Ao prever condições financeiras favorecidas, parâmetros máximos definidos em regulamento, transparência do custo efetivo total e vedação de encargos abusivos, o Congresso Nacional assegura que a política pública produza benefício direto, mensurável e efetivo aos trabalhadores do transporte urbano de passageiros e de cargas.

Dessa forma, a aprovação da presente emenda é necessária para preservar a finalidade social da Medida Provisória nº 1.366, de 2026, assegurar o uso eficiente dos recursos e garantias públicas, proteger os trabalhadores contra práticas abusivas e garantir que o crédito disponibilizado seja efetivamente



acessível, justo e compatível com a realidade econômica daqueles que utilizam o veículo como principal instrumento de trabalho.

Sala da comissão, 16 de junho de 2026.

Deputado Samuel Viana
(UNIÃO - MG)
Deputado Federal



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269636648100>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Samuel Viana

