



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1366, de 2026**, que *"Altera a Lei nº 12.087, de 11 de novembro de 2009, que dispõe sobre a participação da União em fundos garantidores de risco de crédito para microempresas, pequenas e médias empresas e para produtores rurais e suas cooperativas; a Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020, que institui o Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte - Pronampe; a Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, que dispõe sobre a criação do Fundo de Investimento em Infraestrutura Social - FIIS; a Medida Provisória nº 1.359, de 19 de maio 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, e a Lei nº 9.998, de 17 de agosto de 2000, que institui o Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicações."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Senador Dr. Hiran (PP/RR)	001
Senador Esperidião Amin (PP/SC)	002
Deputado Federal Beto Preto (PSD/PR)	003; 004; 005
Deputado Federal Samuel Viana (UNIÃO/MG)	006; 007; 008; 009; 010; 011
Deputada Federal Bia Kicis (PL/DF)	012
Deputado Federal Julio Cesar Ribeiro (REPUBLICANOS/DF)	013
Senadora Damares Alves (REPUBLICANOS/DF)	014

TOTAL DE EMENDAS: 14



[Página da matéria](#)



CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Dr. Hiran

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

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

“**Art.** A Lei nº 4.829, de 05 de novembro de 1965, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 37.**’

Parágrafo único. A decisão administrativa que constatar o descumprimento de obrigações ambientais no imóvel rural durante a vigência do financiamento somente implicará a desclassificação da operação de crédito rural e o vencimento antecipado da dívida após o trânsito em julgado do processo administrativo cabível.’ (NR)”

“**Art.** A Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 50.**’

.....’

§ 4º A decisão administrativa que constatar o descumprimento de obrigações ambientais no imóvel rural, durante a vigência do financiamento, somente implicará na desclassificação da operação de crédito rural e no vencimento antecipado da dívida, após a apreciação dos recursos administrativos cabíveis.’ (NR)”



JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda surge em razão de uma lacuna existente na legislação brasileira sobre crédito rural que tem gerado grande insegurança jurídica e incertezas econômico-financeiras ao produtor rural, que pode ver sua atividade produtiva comprometida antes mesmo de lhe ser assegurado o pleno exercício do contraditório e da ampla defesa.

A desclassificação da operação de crédito rural e o vencimento antecipado da dívida, em caso de constatação de descumprimentos ambientais por parte do produtor rural, são necessários para se promover a observância de normas ambientais e para se garantir a higidez do sistema de crédito, reduzindo os riscos do credor. Entretanto, a imposição de graves prejuízos ao produtor rural, antes do trânsito em julgado administrativo, viola princípios básicos como a presunção de inocência e a não imposição de penalidades irreversíveis até que a decisão seja definitiva.

Ademais, a Constituição da República Federativa do Brasil, ao consagrar o devido processo legal (art. 5º, inciso LIV) e o contraditório e a ampla defesa (art. 5º, inciso LV), reforça a necessidade de se observar rigorosamente tais garantias em qualquer processo que gere danos irreversíveis, seja judicial ou administrativo.

Por outro lado, ressalta-se que a proposta de inclusão de parágrafo nos referidos dispositivos legais não pretende enfraquecer a proteção ambiental nem relativizar as obrigações impostas ao produtor rural. A legislação ambiental brasileira é robusta e confere aos órgãos de fiscalização poderes para apurar eventuais danos ao meio ambiente, aplicando as sanções cabíveis, inclusive embargos e multas. O que se busca com o acréscimo legislativo é apenas assegurar que o produtor rural não seja punido de forma imediata, com desclassificação de crédito e antecipação de vencimento da dívida, sem antes ter a oportunidade de contestar a infração.

A importância desse dispositivo ganha destaque ao se observar a complexidade dos processos de apuração de infrações ambientais, os quais muitas vezes envolvem discussão técnica, perícias e divergências interpretativas



sobre normas ambientais. A instauração de um processo administrativo, com a possibilidade de apresentação de defesa e recursos, é fundamental para comprovar a existência ou não de descumprimento das obrigações ambientais. Caso a sanção seja aplicada de forma imediata, sem a conclusão da análise de mérito na esfera administrativa, corre-se o risco de causar prejuízos irreparáveis ao produtor, inclusive financeiros, quando posteriormente se verificar que não havia fundamento para a penalidade.

Além disso, é preciso destacar a importância da previsibilidade nas relações de crédito rural. Programas de financiamento e de incentivo à produção agrícola exigem planejamento de médio e longo prazo. A possibilidade de uma consequência tão drástica – como o vencimento antecipado da dívida – ser imposta de maneira imediata desencoraja investimentos, prejudica o fluxo de caixa do produtor e gera instabilidade no agronegócio.

A solução proposta, portanto, visa harmonizar o respeito às normas ambientais com a segurança jurídica. Ao condicionar a produção dos efeitos da decisão administrativa ao esgotamento das instâncias recursais, cria-se uma salvaguarda para o exercício pleno do contraditório e da ampla defesa. Caso, ao final do processo administrativo, fique efetivamente constatada a infração ambiental e não existam outras vias de recurso, a desclassificação da operação de crédito e o vencimento antecipado da dívida estarão então legitimados, resguardando, ainda assim, a legalidade e a proporcionalidade das medidas.

Sala da comissão, 15 de junho de 2026.

Senador Dr. Hiran
(PP - RR)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Esperidião Amin

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 6º-J da Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020, como proposto pelo art. 2º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 6º-J.** Fica a União autorizada a aportar recursos ao FGO para a cobertura das operações nas linhas de financiamento disponibilizadas no âmbito do Fundo Nacional de Investimento em Infraestrutura Social – FIIS, de que trata o art. 8º-A da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, conforme estabelecido no estatuto do FGO, até R\$ 3 bilhões.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Pronampe foi instituído pela Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020, para garantir crédito emergencial às microempresas e empresas de pequeno porte, que, naquele momento, enfrentavam uma conjuntura econômica desfavorável decorrente da pandemia da Covid-19. Dado o sucesso do programa, ele se tornou permanente por determinação do art. 1º da Lei nº 14.161, de 2 de junho de 2021.

O Fundo Garantidor de Operações (FGO), administrado pelo Banco do Brasil S.A. (BB), foi instituído pela Medida Provisória nº 464, de 9 de junho de 2009, convertida na Lei nº 12.087, de 11 de novembro de 2009, para possibilitar o acesso ao crédito, garantindo parte do risco de crédito dos empréstimos e financiamentos concedidos pelas instituições financeiras.

Consideramos salutar que o Fundo Nacional de Investimento em Infraestrutura Social (FIIS) utilize a estrutura de garantia do FGO, o que



pode provocar, se bem conduzido, alavancagem nos empréstimos. Todavia, somos profundamente contrários ao esvaziamento do Pronampe. Com a aprovação da MPV nº 1.366, de 2026, com a redação original, teremos o desvio dos recursos do Pronampe para o FIIS.

Por isso, consideramos por bem que, qualquer que seja o propósito meritório de novo programa, não seja ele realizado em detrimento dos recursos destinados ao FGO-Pronampe. De acordo com as últimas informações disponíveis pelo BB, para o ano de 2025, o FGO-Pronampe tinha R\$ 33,7 bilhões em garantias concedidas e nenhum saldo disponível para a concessão de novas garantias. A seu turno, o FGO-Procred 360 tinha R\$ 1,3 bilhão em garantias concedidas e saldo disponível para conceder de R\$ 160 milhões, em dezembro de 2025. Já o FGO-Acredita no Primeiro Passo tinha concedido apenas R\$ 364 mil em garantias e tinha saldo disponível de R\$ 499,8 milhões para a concessão de novas garantias.

Assim, as saldos disponíveis para garantias ainda não concedidas e os recursos que retornarem ao FGO, com o pagamento dos empréstimos, podem ser simplesmente transferidos para o FIIS, com o esvaziamento do Acredita no Primeiro Passo, do Procred 360 e, especialmente, do Pronampe. Por essas razões, solicito o apoio dos ilustres e das ilustres Pares para essa importante Proposta.

Sala da comissão, 17 de junho de 2026.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)





CONGRESSO NACIONAL
GABINETE DO DEPUTADO BETO PRETO

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

Suprima-se o parágrafo único do art. 6º da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, como proposto pelo art. 3º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir a possibilidade de habilitação de fintechs e outros agentes financeiros para operacionalização do programa, preservando a segurança, a rastreabilidade e o controle das operações financeiras realizadas com recursos públicos.

A medida se justifica diante das crescentes preocupações relacionadas à utilização de estruturas financeiras digitais por organizações criminosas para ocultação de patrimônio, lavagem de dinheiro e movimentação de recursos de origem ilícita, principalmente pelos atuais escândalos envolvendo bancos de segunda linha. Embora a maioria das instituições atue de forma regular e dentro dos parâmetros legais, a ampliação indiscriminada neste momento do número de operadores financeiros pode aumentar os desafios de fiscalização e monitoramento por parte dos órgãos de controle.

A manutenção da operacionalização por instituições financeiras tradicionais e sujeitas a mecanismos consolidados de supervisão contribui para reforçar a integridade do programa, a proteção dos recursos públicos e a prevenção de práticas ilícitas associadas ao crime organizado.



Sala da comissão, 17 de junho de 2026.

Deputado Beto Preto
(PSD - PR)
Deputado Federal



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260413548700>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Beto Preto





CONGRESSO NACIONAL
GABINETE DO DEPUTADO BETO PRETO

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

Acrescentem-se arts. 3º-1 e 3º-2 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 3º-1.** A Lei nº 14.947, de 02 de agosto de 2024, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 4º**

I – até trinta por cento em apoio financeiro reembolsável mediante os instrumentos financeiros utilizados pelo agente financeiro;

II – setenta por cento em apoio financeiro, não reembolsável, a projetos de investimento em educação, saúde e segurança pública, aprovados pelo Comitê Gestor do FIIS, conforme diretrizes do Comitê.’ (NR)”

“**Art. 3º-2.** A Lei nº 14.947, de 02 de agosto de 2024, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 4º**

§ 4º

I – trinta por cento para a universalização da educação infantil, da educação fundamental e do ensino médio;

II – cinquenta por cento para a atenção à saúde pública primária e especializada;

III – dez por cento para a segurança pública, em especial para melhoria de gestão, para prevenção e combate ao crime organizado



IV – dez por cento para outras atividades de relevante interesse social, inclusive a renovação de frota e infraestrutura ligada ao aumento de produtividade e à descarbonização dos serviços de transporte urbano individual de passageiros ou de cargas, segundo regulamentação de seu Comitê Gestor.’ (NR)”

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 presente emenda visa limitar a previsão de destinação de recursos do Fundo de Investimento em Infraestrutura Social (FIIS) para renovação de frota e infraestrutura ligada aos serviços de transporte urbano individual de passageiros ou de cargas.

A medida busca preservar a finalidade primordial do Fundo, direcionando seus recursos para áreas essenciais e de maior impacto social direto, como educação, saúde e segurança pública. Em especial, diante do crescimento das atividades do crime organizado e dos desafios enfrentados pelo Estado no combate às organizações criminosas, entende-se mais adequado concentrar os recursos disponíveis em ações de prevenção, inteligência, aparelhamento e fortalecimento da segurança pública.

Além disso, investimentos em renovação de frota e atividades econômicas específicas dispõem de outras fontes de financiamento e instrumentos de crédito próprios, não se mostrando prioritários para utilização de recursos destinados à promoção da infraestrutura social e ao atendimento de direitos fundamentais da população.



Sala da comissão, 17 de junho de 2026.

Deputado Beto Preto
(PSD - PR)
Deputado Federal



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263138227700>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Beto Preto





CONGRESSO NACIONAL
GABINETE DO DEPUTADO BETO PRETO

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

Suprima-se o inciso I do § 5º do art. 8º-A da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, como proposto pelo art. 3º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir a possibilidade de habilitação de fintechs e outros agentes financeiros para operacionalização do programa, preservando a segurança, a rastreabilidade e o controle das operações financeiras realizadas com recursos públicos.

A medida se justifica diante das crescentes preocupações relacionadas à utilização de estruturas financeiras digitais por organizações criminosas para ocultação de patrimônio, lavagem de dinheiro e movimentação de recursos de origem ilícita, principalmente pelos atuais escândalos envolvendo bancos de segunda linha. Embora a maioria das instituições atue de forma regular e dentro dos parâmetros legais, a ampliação indiscriminada neste momento do número de operadores financeiros pode aumentar os desafios de fiscalização e monitoramento por parte dos órgãos de controle.

A manutenção da operacionalização por instituições financeiras tradicionais e sujeitas a mecanismos consolidados de supervisão contribui para reforçar a integridade do programa, a proteção dos recursos públicos e a prevenção de práticas ilícitas associadas ao crime organizado.



Sala da comissão, 17 de junho de 2026.

Deputado Beto Preto
(PSD - PR)
Deputado Federal



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265460221500>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Beto Preto





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1366/2026
(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 linhas de financiamento de que trata este artigo poderão contemplar a aquisição de veículos seminovos, com até cinco anos de uso, desde que atendam a critérios mínimos de eficiência energética, segurança veicular, regularidade documental, menor emissão de poluentes e custo compatível com a capacidade de pagamento do beneficiário, conforme regulamento.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar a Medida Provisória nº 1.366, de 2026, para permitir que as linhas de financiamento destinadas à renovação de frota também possam contemplar a aquisição de veículos seminovos sustentáveis, com até cinco anos de uso, desde que atendam a critérios mínimos de eficiência energética, segurança veicular, regularidade documental, menor emissão de poluentes e compatibilidade econômica com a capacidade de pagamento do beneficiário, conforme regulamentação do Poder Executivo.

A proposta busca ampliar o alcance social da política pública, especialmente em favor de motoristas de aplicativo, taxistas, motofretistas, mototaxistas, entregadores e demais trabalhadores do transporte urbano individual de passageiros e de cargas que utilizam o veículo como principal



instrumento de trabalho e fonte de sustento familiar. Para esses trabalhadores, a aquisição de veículo novo, ainda que por meio de linha de crédito favorecida, pode representar endividamento elevado, comprometimento excessivo da renda e dificuldade de permanência regular na atividade produtiva.

A própria Medida Provisória reconhece que esses profissionais enfrentam renda variável, dificuldade de acesso ao crédito, custos operacionais elevados, necessidade de renovação de seus instrumentos de trabalho e exposição a condições econômicas mais vulneráveis. Nesse contexto, limitar o financiamento apenas a veículos novos pode restringir o acesso justamente dos trabalhadores de menor renda, reduzindo a efetividade social da política pública e concentrando seus benefícios em quem já possui maior capacidade financeira para assumir parcelas mais elevadas.

A inclusão de veículos seminovos sustentáveis, dentro de critérios objetivos definidos em regulamento, permite compatibilizar a finalidade ambiental da medida com a realidade econômica dos trabalhadores. Veículos seminovos mais eficientes, seguros e menos poluentes podem representar alternativa intermediária adequada para renovação gradual da frota, substituindo veículos antigos, mais inseguros, com maior custo de manutenção e maior emissão de poluentes. Assim, a emenda preserva o objetivo de descarbonização e modernização da mobilidade urbana, ao mesmo tempo em que torna o programa mais acessível e socialmente inclusivo.

Sob o aspecto constitucional, a emenda encontra amparo nos fundamentos da República Federativa do Brasil, especialmente na dignidade da pessoa humana e nos valores sociais do trabalho e da livre iniciativa, previstos no art. 1º da Constituição Federal. Também se harmoniza com os objetivos fundamentais da República, notadamente a construção de uma sociedade livre, justa e solidária, a erradicação da pobreza, a redução das desigualdades sociais e regionais e a promoção do bem de todos, nos termos do art. 3º da Constituição.

A proposta também se alinha aos princípios da ordem econômica previstos no art. 170 da Constituição Federal, em especial a valorização do trabalho humano, a função social da atividade econômica, a defesa do consumidor, a redução das desigualdades sociais e regionais, a busca do



pleno emprego e a proteção do meio ambiente. Ao permitir o financiamento de veículos seminovos sustentáveis, a emenda promove equilíbrio entre desenvolvimento econômico, inclusão produtiva, mobilidade urbana, sustentabilidade ambiental e proteção do trabalhador.

Do ponto de vista da administração pública, a medida observa os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, previstos no art. 37 da Constituição Federal. A eficiência recomenda que a política pública alcance o maior número possível de beneficiários, com menor custo individual, maior capacidade de pagamento, menor risco de inadimplência e melhor retorno social dos recursos e garantias públicas mobilizados. Ao reduzir o valor médio financiado, a aquisição de seminovos sustentáveis pode ampliar a cobertura do programa, diminuir o comprometimento de renda dos trabalhadores e favorecer maior sustentabilidade financeira das operações.

Quanto à juridicidade, a emenda não desvirtua o objeto da Medida Provisória, pois permanece inserida no mesmo eixo temático da renovação de frota, da inclusão produtiva, do financiamento reembolsável e da mitigação dos impactos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos urbanos. Não se trata de matéria estranha ao texto original, mas de aperfeiçoamento diretamente relacionado à finalidade da política pública. A proposta respeita, portanto, a pertinência temática exigida para emendas parlamentares em medidas provisórias, evitando vício de contrabando legislativo.

A emenda também preserva a competência regulamentar do Poder Executivo e do Comitê Gestor, pois não impõe autorização ampla, genérica ou incondicionada para financiamento de qualquer veículo usado. Ao contrário, estabelece parâmetros legais mínimos e remete ao regulamento a definição dos critérios técnicos, operacionais, ambientais e financeiros necessários à implementação da medida. Essa opção confere flexibilidade administrativa, permite adaptação às condições do mercado e assegura que apenas veículos compatíveis com a finalidade ambiental e social da política possam ser financiados.

Sob a perspectiva da boa técnica legislativa, a redação proposta é clara, objetiva e compatível com a estrutura normativa do art. 8º-A da Lei nº



14.947, de 2024, introduzido pela Medida Provisória. A emenda utiliza comando normativo direto, evita detalhamento excessivo, preserva a coerência interna do texto legal e observa a lógica da Lei Complementar nº 95, de 1998, ao estabelecer uma autorização condicionada a critérios técnicos a serem definidos em regulamento.

Importante destacar que a inclusão de seminovos sustentáveis não significa abandono da política de transição energética ou redução dos compromissos ambientais. Ao contrário, em muitos casos, a substituição de veículos antigos e ineficientes por seminovos mais modernos, seguros e econômicos pode gerar ganhos ambientais relevantes, especialmente quando a realidade financeira do trabalhador inviabiliza a aquisição de veículo novo. A transição energética e a modernização da frota devem ser graduais, inclusivas e compatíveis com a capacidade econômica dos beneficiários, sob pena de se tornarem inacessíveis aos trabalhadores mais vulneráveis.

A proposta também contribui para a prevenção do superendividamento. O trabalhador que depende do veículo para exercer sua atividade profissional não pode ser induzido a assumir financiamento incompatível com sua renda real, especialmente em contexto de variação diária de ganhos, oscilação de demanda, custos de manutenção, combustível, energia, seguro, tributos e despesas familiares. Ao possibilitar a aquisição de veículo seminovo sustentável, a emenda permite parcelas mais adequadas, menor valor de entrada, menor valor financiado e maior equilíbrio econômico da operação.

Além disso, a medida pode favorecer a renovação mais rápida e ampla da frota em circulação. Se o programa se limitar a veículos novos, parte expressiva dos trabalhadores poderá permanecer utilizando veículos antigos, com maior custo de manutenção, menor segurança, maior consumo energético e maior emissão de poluentes. A alternativa dos seminovos sustentáveis cria uma rota intermediária de modernização, permitindo que trabalhadores de menor renda também participem do processo de renovação e contribuam para os objetivos ambientais e urbanos da política pública.

A emenda também fortalece a justiça social da política pública. O benefício estatal não deve alcançar apenas quem já possui maior capacidade



financeira, maior acesso bancário ou melhores condições de comprovação de renda. Ao admitir veículos seminovos dentro de critérios técnicos rigorosos, o programa passa a dialogar com a realidade concreta dos trabalhadores que mais precisam de apoio para substituir seu instrumento de trabalho, reduzir custos operacionais, aumentar a produtividade e melhorar sua renda líquida.

Sob o aspecto fiscal e financeiro, a proposta tende a aumentar a eficiência do uso dos recursos públicos e garantias públicas. Como veículos seminovos possuem, em regra, valor inferior ao de veículos novos, o financiamento médio por beneficiário pode ser menor, permitindo atender maior número de trabalhadores com o mesmo volume de recursos disponível. Além disso, operações com parcelas mais compatíveis com a capacidade de pagamento dos beneficiários tendem a reduzir o risco de inadimplência, proteger os fundos garantidores e ampliar a sustentabilidade do programa.

A medida também não configura intervenção indevida no mercado nem afronta a livre iniciativa. Trata-se de autorização legal condicionada, dentro de programa público de financiamento, para que o regulamento possa contemplar alternativa economicamente mais acessível e socialmente mais efetiva. Fabricantes, revendedores, agentes financeiros e demais participantes continuarão sujeitos às regras de habilitação, transparência, controle, regularidade e critérios técnicos definidos pelo Poder Público.

Por fim, a aprovação da presente emenda representa importante aperfeiçoamento da Medida Provisória nº 1.366, de 2026, ao tornar a política pública mais inclusiva, eficiente, juridicamente segura e aderente à realidade dos trabalhadores brasileiros. Ao permitir o financiamento de veículos seminovos sustentáveis, com critérios de eficiência energética, segurança, regularidade documental, menor emissão de poluentes e compatibilidade com a capacidade de pagamento do beneficiário, o Congresso Nacional assegura que a renovação de frota seja não apenas ambientalmente responsável, mas também socialmente



justa, economicamente viável e efetivamente acessível aos trabalhadores que dependem do veículo para sua sobrevivência e dignidade profissional.

Sala da comissão, 17 de junho de 2026.

Deputado Samuel Viana
(UNIÃO - MG)
Deputado Federal



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261176379400>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Samuel Viana





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





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1366/2026
(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. O Comitê Gestor do FIIS deverá encaminhar anualmente ao Congresso Nacional relatório de avaliação de impacto social, econômico e ambiental das linhas de financiamento de que trata este artigo, contendo, no mínimo, indicadores de redução do custo operacional dos trabalhadores, variação da renda líquida dos beneficiários, renovação de frota, redução estimada de emissões, expansão da infraestrutura de recarga ou troca de baterias, segurança viária, inadimplência, distribuição territorial dos recursos e efetividade das contrapartidas exigidas.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar a Medida Provisória nº 1.366, de 2026, mediante a previsão de encaminhamento anual ao Congresso Nacional de relatório de avaliação de impacto social, econômico e ambiental das linhas de financiamento instituídas no âmbito do Fundo de Investimento em Infraestrutura Social — FIIS. A medida busca assegurar que a política pública seja acompanhada por mecanismos objetivos de monitoramento, transparência, controle e avaliação de resultados, em conformidade com os princípios constitucionais da administração pública e com as boas práticas de governança pública.



A Medida Provisória possui relevante finalidade pública ao estruturar linhas de financiamento reembolsável voltadas à renovação de frota, aquisição de equipamentos e expansão de infraestrutura ligada à descarbonização dos serviços de transporte urbano individual de passageiros e de cargas. Também busca enfrentar dificuldades concretas vivenciadas por trabalhadores que utilizam o veículo como instrumento essencial de trabalho, especialmente motoristas, taxistas, motofretistas, entregadores e profissionais vinculados a plataformas digitais, os quais enfrentam custos operacionais elevados, renda variável, dificuldade de acesso ao crédito, exposição a riscos no trânsito e necessidade de melhores condições produtivas.

Nesse contexto, a exigência de relatório anual de avaliação de impacto não constitui mera formalidade burocrática, mas instrumento indispensável para verificar se a política pública está alcançando os objetivos que justificaram sua criação. A própria exposição de motivos da Medida Provisória associa a proposta à inclusão produtiva, à redução de custos, à melhoria das condições de trabalho, à renovação de frota, à transição energética, à segurança viária e à mitigação de impactos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos urbanos. Assim, é juridicamente adequado e tecnicamente necessário que tais finalidades sejam acompanhadas por indicadores objetivos e periodicamente submetidas ao escrutínio do Congresso Nacional e da sociedade.

A emenda preserva a constitucionalidade da Medida Provisória, pois não cria despesa obrigatória nova, não interfere indevidamente na competência regulamentar do Poder Executivo e não altera a estrutura essencial do programa. Limita-se a estabelecer dever de transparência e prestação de informações sobre política pública financiada ou apoiada por recursos públicos, garantias públicas e instrumentos estatais de fomento. Trata-se, portanto, de medida compatível com a função fiscalizatória do Poder Legislativo, prevista na Constituição Federal, especialmente no que se refere ao controle da administração pública, da execução orçamentária, da aplicação de recursos públicos e da efetividade das políticas governamentais.

Sob a perspectiva da juridicidade, a proposta está alinhada aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência,



previstos no art. 37 da Constituição Federal. A publicidade exige que a sociedade tenha acesso às informações essenciais sobre a execução do programa; a eficiência demanda que os resultados sejam mensurados; a moralidade impõe prevenção contra desvios de finalidade; e a legalidade recomenda que a atuação estatal seja acompanhada de parâmetros claros de controle e avaliação. A avaliação anual de impacto, portanto, não representa obstáculo à execução da política, mas mecanismo de aperfeiçoamento institucional, governança e responsabilidade pública.

A medida também se harmoniza com os fundamentos da ordem econômica previstos no art. 170 da Constituição Federal, especialmente a valorização do trabalho humano, a defesa do consumidor, a redução das desigualdades sociais e regionais, a função social da atividade econômica e a busca do pleno emprego. Como a política se dirige a trabalhadores que dependem do veículo para geração de renda, é essencial verificar se o financiamento está produzindo redução efetiva do custo operacional, ampliação da renda líquida, melhoria das condições de trabalho e acesso mais justo ao crédito, evitando que os benefícios públicos sejam absorvidos apenas por agentes financeiros, fabricantes, fornecedores, plataformas ou intermediários.

A emenda também fortalece a segurança jurídica do programa ao permitir que seus resultados sejam acompanhados por dados concretos, e não apenas por estimativas genéricas. A divulgação de indicadores relativos à redução do custo operacional dos trabalhadores, variação da renda líquida dos beneficiários, renovação de frota, redução estimada de emissões, expansão da infraestrutura de recarga ou troca de baterias, segurança viária, inadimplência, distribuição territorial dos recursos e efetividade das contrapartidas exigidas permitirá avaliar se a política pública está cumprindo sua finalidade social, econômica e ambiental.

Do ponto de vista da boa técnica legislativa, a proposta é proporcional, objetiva e operacionalmente viável. Não cria detalhamento excessivo incompatível com o texto legal, não substitui o regulamento e não invade atribuições administrativas do Comitê Gestor ou dos agentes financeiros. Ao contrário, estabelece apenas o dever de apresentação de relatório anual



com conteúdo mínimo, deixando à regulamentação e aos órgãos executores a definição da metodologia, da forma de consolidação dos dados, dos critérios de mensuração e dos procedimentos técnicos de avaliação. Dessa forma, a emenda observa a racionalidade normativa recomendada pela Lei Complementar nº 95, de 1998, ao conferir clareza, precisão e ordem lógica ao comando legislativo.

A previsão de relatório anual também é relevante para prevenir distorções na execução da política pública. Programas de crédito com recursos públicos ou garantias públicas podem, quando não adequadamente monitorados, gerar concentração regional, elevação artificial de preços, endividamento excessivo, baixa efetividade social, inadimplência elevada ou apropriação indevida dos benefícios por agentes econômicos intermediários. A avaliação periódica permite identificar tais riscos de forma tempestiva, corrigir rumos, aprimorar critérios de elegibilidade, ajustar condições financeiras e assegurar que os recursos sejam utilizados em conformidade com o interesse público.

Além disso, o encaminhamento do relatório ao Congresso Nacional reforça a transparência democrática e o controle republicano da política pública. O Parlamento, ao deliberar sobre a Medida Provisória, deve também dispor de instrumentos para acompanhar posteriormente seus efeitos concretos, especialmente quando a política envolve fundos públicos, garantias, agentes financeiros oficiais e impacto direto sobre trabalhadores vulneráveis. A prestação anual de informações qualifica o debate público, fortalece a fiscalização parlamentar e permite que futuras alterações legislativas sejam baseadas em evidências.

A emenda também contribui para a proteção dos dados pessoais, pois a avaliação de impacto poderá ser realizada por meio de informações agregadas, estatísticas e anonimizadas, observada a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais. Dessa forma, concilia-se o dever de transparência com a proteção da privacidade dos beneficiários, evitando exposição indevida de trabalhadores, dados financeiros, informações cadastrais ou elementos sensíveis relacionados à atividade econômica individual.

Sob o aspecto fiscal, a avaliação anual amplia a capacidade do Estado de verificar o retorno social dos recursos mobilizados. Ao mensurar resultados



concretos, será possível aferir se a política está reduzindo custos, ampliando renda, melhorando a qualidade da frota, diminuindo emissões, expandindo infraestrutura e promovendo inclusão produtiva. Essa mensuração é essencial para justificar a continuidade, ampliação, revisão ou eventual redirecionamento do programa, conforme evidências de efetividade, eficiência e economicidade.

Importante destacar que a emenda não fragiliza a implementação da Medida Provisória nem impõe ônus desproporcional aos agentes executores. Como a própria MPV já prevê relatórios circunstanciados dos agentes financeiros ao Comitê Gestor do FIIS e obrigações de transparência ativa, a presente proposta apenas qualifica e direciona a avaliação para os impactos sociais, econômicos e ambientais da política, garantindo que os dados produzidos pela execução do programa sejam consolidados e apresentados de forma útil ao controle público.

Por fim, a aprovação da presente emenda representa importante aperfeiçoamento institucional da Medida Provisória nº 1.366, de 2026, pois transforma a avaliação de resultados em elemento permanente da política pública. Ao exigir relatório anual ao Congresso Nacional, com indicadores objetivos e observância da proteção de dados pessoais, o texto reforça a constitucionalidade, a juridicidade, a transparência, a eficiência e a boa governança da medida, assegurando que o programa seja executado com foco no trabalhador, na inclusão produtiva, na sustentabilidade ambiental e no adequado retorno social dos recursos públicos empregados.

Sala da comissão, 17 de junho de 2026.

Deputado Samuel Viana
(UNIÃO - MG)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao parágrafo único do art. 8º da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, como proposto pelo art. 3º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 8º

Parágrafo único. Os agentes financeiros de que trata o caput manterão atualizadas, em sítio eletrônico de fácil acesso ao cidadão e em formato de dados abertos, informações sobre as operações de financiamento com recursos do FIIS, incluindo, no mínimo, número de operações, valores contratados, taxas praticadas, custo efetivo total médio, perfil dos beneficiários, distribuição territorial, inadimplência, garantias acionadas, descontos concedidos, fabricantes e fornecedores habilitados, observada a proteção de dados pessoais e o disposto na Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, e na Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar a redação do parágrafo único do art. 8º da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, na forma alterada pela Medida Provisória nº 1.366, de 2026, a fim de qualificar a obrigação de transparência ativa relativa às operações de financiamento realizadas com recursos do Fundo de Investimento em Infraestrutura Social — FIIS.

A redação proposta pela Medida Provisória já representa avanço ao prever que os agentes financeiros mantenham atualizadas, em sítio eletrônico de fácil acesso ao cidadão, informações sobre as operações de financiamento com



recursos do FIIS, observados os princípios da transparência e da publicidade. Todavia, a formulação original possui caráter genérico e não especifica quais informações mínimas deverão ser divulgadas, o que pode comprometer a efetividade do controle social, da fiscalização parlamentar, da avaliação de resultados e da prevenção de distorções na execução da política pública.

Nesse sentido, a emenda não altera a essência da Medida Provisória, tampouco cria obrigação estranha ao seu objeto. Ao contrário, aperfeiçoa comando já existente no próprio texto encaminhado pelo Poder Executivo, conferindo maior densidade normativa ao dever de transparência previsto no parágrafo único do art. 8º. Trata-se, portanto, de medida de aprimoramento legislativo, destinada a tornar a norma mais clara, precisa, operacional e aderente à finalidade pública do FIIS.

A importância do parágrafo único reside justamente no fato de que ele constitui o principal instrumento legal de publicidade das operações realizadas com recursos do FIIS. Como o fundo será utilizado para viabilizar linhas de financiamento voltadas à renovação de frota, aquisição de equipamentos, infraestrutura de descarbonização e inclusão produtiva de trabalhadores do transporte urbano individual de passageiros e de cargas, é indispensável que a sociedade possa acompanhar, com informações objetivas e acessíveis, a forma como esses recursos estão sendo aplicados, quais públicos estão sendo alcançados, quais condições financeiras estão sendo praticadas e quais resultados concretos estão sendo produzidos.

A emenda propõe que a divulgação ocorra em formato de dados abertos e contemple, no mínimo, informações sobre número de operações, valores contratados, taxas praticadas, custo efetivo total médio, perfil dos beneficiários, distribuição territorial dos recursos, inadimplência, garantias acionadas, descontos concedidos, fabricantes e fornecedores habilitados, sempre observada a proteção dos dados pessoais. Esses elementos são essenciais para avaliar se a política pública está beneficiando efetivamente os trabalhadores destinatários, evitando concentração indevida de recursos, elevação artificial de preços, crédito excessivamente oneroso ou apropriação dos benefícios públicos por agentes econômicos intermediários.



A exigência de transparência qualificada é especialmente relevante porque a Medida Provisória mobiliza recursos públicos, fundos garantidores, agentes financeiros oficiais e privados, fabricantes, fornecedores, plataformas digitais e demais atores econômicos. Em arranjos dessa natureza, a mera divulgação genérica de informações não é suficiente para assegurar controle efetivo. É necessário que os dados permitam verificar a economicidade das operações, a modicidade das condições financeiras, a efetividade dos descontos, a distribuição regional dos financiamentos e o alcance social da política pública.

Sob o aspecto constitucional, a emenda encontra sólido fundamento nos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, previstos no art. 37 da Constituição Federal. A publicidade administrativa não se limita à divulgação formal de atos, exigindo que as informações sejam prestadas de forma compreensível, acessível, organizada e útil ao controle público. A eficiência, por sua vez, impõe que a política pública seja acompanhada por dados capazes de demonstrar seus resultados, seus custos e sua efetividade. A moralidade e a impessoalidade recomendam a existência de mecanismos que previnam favorecimentos indevidos, assimetrias informacionais, captura privada da política pública e desvio de finalidade.

A proposta também se harmoniza com os arts. 70 e 71 da Constituição Federal, que consagram o controle da administração pública quanto à legalidade, legitimidade, economicidade, aplicação de recursos públicos e renúncias ou benefícios de natureza financeira. Ao exigir dados mínimos sobre as operações realizadas com recursos do FIIS, a emenda fortalece o controle externo, a fiscalização parlamentar e a atuação dos órgãos de controle, sem invadir a competência administrativa do Poder Executivo ou dos agentes financeiros responsáveis pela operacionalização do programa.

Do ponto de vista da juridicidade, a emenda é compatível com a Lei de Acesso à Informação, Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, que estabelece a publicidade como regra e o sigilo como exceção, bem como com a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais, Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018, uma vez que prevê expressamente a observância da proteção de dados pessoais. Dessa forma, a proposta concilia transparência pública e proteção da privacidade, permitindo



a divulgação de informações agregadas, estatísticas e anonimizadas sempre que necessário, sem exposição indevida de dados individuais dos trabalhadores beneficiários.

A emenda também observa a boa técnica legislativa, pois aprimora dispositivo já existente, mantendo pertinência temática direta com a Medida Provisória e com a Lei nº 14.947, de 2024. A redação é objetiva, normativa e compatível com a estrutura do art. 8º, evitando a criação de dispositivo autônomo desnecessário. Ao substituir a previsão genérica de transparência por rol mínimo de informações, a emenda confere maior clareza, precisão e densidade ao comando legal, em consonância com as diretrizes da Lei Complementar nº 95, de 1998.

Importante destacar que a proposta não impõe burocracia excessiva nem cria obrigação desproporcional aos agentes financeiros. As informações indicadas decorrem da própria execução das operações de financiamento e já integram, em regra, os registros administrativos, contratuais e gerenciais necessários à operacionalização do programa. A emenda apenas determina que tais dados sejam consolidados e divulgados de forma padronizada, acessível e útil ao cidadão, ao Parlamento, aos órgãos de controle e aos próprios beneficiários.

A publicidade dos dados também fortalece a proteção dos trabalhadores. Motoristas de aplicativo, taxistas, motofretistas, mototaxistas, entregadores e demais profissionais que utilizam o veículo como instrumento de trabalho precisam ter acesso a informações claras sobre taxas, custo efetivo total, descontos, fornecedores habilitados e condições gerais das operações. A transparência reduz assimetrias informacionais, permite comparação entre alternativas, previne práticas abusivas e favorece decisões mais conscientes, especialmente em um público que enfrenta renda variável, custos elevados e maior vulnerabilidade no acesso ao crédito.

Além disso, a divulgação da distribuição territorial dos recursos é indispensável para verificar se a política pública está alcançando regiões periféricas, municípios de pequeno e médio porte e localidades com menor infraestrutura de recarga ou troca de baterias. Sem esse acompanhamento, há risco de concentração das operações em grandes centros urbanos ou em



mercados mais rentáveis, em prejuízo dos trabalhadores e territórios que mais necessitam de apoio estatal para renovação de frota, inclusão produtiva e transição energética justa.

A previsão de informações sobre inadimplência e garantias acionadas também contribui para a sustentabilidade financeira do programa. Esses dados permitem avaliar se as condições de crédito são compatíveis com a capacidade de pagamento dos trabalhadores, se há necessidade de ajuste nos critérios de elegibilidade, se os encargos estão adequados e se os fundos garantidores estão sendo utilizados de forma responsável. Trata-se de medida essencial para proteger o interesse público, preservar os recursos mobilizados e aprimorar continuamente a política.

Por sua vez, a divulgação dos descontos concedidos, dos fabricantes e dos fornecedores habilitados permite verificar se as contrapartidas privadas estão sendo efetivamente cumpridas e se os benefícios decorrentes da atuação estatal estão chegando ao destinatário final da política pública. Essa transparência é indispensável para evitar que recursos, garantias e instrumentos públicos sejam capturados apenas por agentes econômicos intermediários, sem redução real do custo suportado pelos trabalhadores.

A emenda, portanto, fortalece a legitimidade democrática da Medida Provisória nº 1.366, de 2026, ao assegurar que a execução da política pública seja acompanhada por informações claras, verificáveis e acessíveis. Em matéria que envolve recursos públicos, garantias públicas, inclusão produtiva, crédito orientado, mobilidade urbana e sustentabilidade ambiental, a transparência não é elemento acessório, mas condição indispensável para a efetividade, a confiança pública e a boa governança.

Por fim, a aprovação da presente emenda representa aperfeiçoamento constitucional, jurídico e técnico do texto, pois qualifica obrigação já prevista no parágrafo único do art. 8º, reforça a publicidade administrativa, amplia o controle social, protege os trabalhadores, previne distorções de mercado e assegura maior efetividade na aplicação dos recursos do FIIS. A medida mantém plena compatibilidade com a finalidade da Medida Provisória, preserva a competência regulamentar do Poder Executivo e contribui para que a política pública seja



executada com transparência, eficiência, responsabilidade e foco no interesse público.

Sala da comissão, 17 de junho de 2026.

Deputado Samuel Viana
(UNIÃO - MG)
Deputado Federal



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264232222900>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Samuel Viana





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. Os fabricantes, fornecedores, plataformas, agentes financeiros e demais participantes habilitados ficam vedados a elevar artificialmente os preços dos veículos, equipamentos, baterias, sistemas de recarga, serviços de troca de baterias ou demais itens financiáveis em razão da existência da linha de financiamento de que trata este artigo, devendo ser publicado preço de referência anterior à habilitação, bem como histórico de preços, descontos concedidos, custo efetivo total da operação e valor final suportado pelo beneficiário.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade impedir que a criação de linhas de financiamento com recursos públicos, garantias públicas e instrumentos oficiais de crédito resulte em aumento artificial dos preços dos veículos, equipamentos, baterias, sistemas de recarga, serviços de troca de baterias ou demais itens financiáveis, frustrando a finalidade social da Medida Provisória nº 1.366, de 2026, que é ampliar o acesso dos trabalhadores a melhores condições de trabalho, reduzir custos operacionais, promover renovação de frota e fomentar a mobilidade urbana sustentável.

A Medida Provisória tem como público diretamente impactado motoristas de aplicativo, taxistas, motofretistas, mototaxistas, entregadores



e trabalhadores do transporte urbano individual de passageiros e de cargas, muitos dos quais exercem suas atividades em contexto de renda variável, ausência de vínculo formal, elevada exposição a riscos, dificuldade de acesso ao crédito e forte comprometimento de sua renda com combustível, manutenção, depreciação, seguro, equipamentos e demais despesas necessárias ao exercício profissional. Para esses trabalhadores, o veículo não é mero bem de consumo, mas instrumento essencial de trabalho e condição material para geração de renda.

Nesse sentido, a existência de uma linha de financiamento favorecida somente será socialmente efetiva se o trabalhador puder acessar bens e serviços por preço justo, transparente e compatível com sua capacidade econômica. Caso fabricantes, fornecedores, plataformas, agentes financeiros ou demais participantes elevem previamente os preços, reduzam descontos ordinariamente praticados ou incorporem ao preço final a vantagem decorrente do financiamento público, o benefício estatal será neutralizado. O trabalhador continuará suportando prestações elevadas, maior endividamento e menor ganho líquido, enquanto os agentes privados se apropriarão de parcela significativa da política pública.

A emenda propõe, portanto, mecanismo indispensável de proteção econômica do beneficiário final, ao vedar a elevação artificial de preços em razão da existência da linha de financiamento e exigir a divulgação de preço de referência, histórico de preços, descontos concedidos, custo efetivo total da operação e valor final suportado pelo trabalhador. Trata-se de medida de transparência, controle e prevenção de abusos, destinada a assegurar que a redução do risco financeiro, a utilização de garantias públicas e a disponibilização de recursos oficiais sejam convertidas em redução real do custo de aquisição ou contratação.

A preocupação é especialmente relevante porque políticas públicas de crédito podem produzir distorções quando não acompanhadas de instrumentos de controle de preços e de publicidade das condições comerciais. Sem preço de referência, torna-se difícil verificar se o desconto anunciado é real ou meramente nominal. Sem histórico de preços, não é possível identificar



aumentos prévios ou reajustes oportunistas. Sem divulgação do custo efetivo total, o trabalhador pode ser induzido a contratar operação aparentemente vantajosa, mas onerada por tarifas, encargos, seguros, serviços acessórios ou condições financeiras que elevam substancialmente o custo final.

A presente emenda também protege o trabalhador contra assimetria de informação. Em regra, fabricantes, fornecedores, agentes financeiros, plataformas digitais e prestadores de serviços possuem maior capacidade técnica, econômica e informacional do que o trabalhador individual. Essa desigualdade pode levar à contratação de bens ou financiamentos em condições pouco transparentes, especialmente quando o beneficiário se encontra pressionado pela necessidade imediata de renovar seu instrumento de trabalho, reduzir gastos com combustível ou permanecer ativo nas plataformas e no mercado de transporte urbano.

Sob a ótica constitucional, a emenda encontra fundamento nos princípios da moralidade, da publicidade, da eficiência e da economicidade administrativa, previstos no art. 37 da Constituição Federal, bem como nos princípios da valorização do trabalho humano, da defesa do consumidor, da função social da atividade econômica, da redução das desigualdades e da busca do pleno emprego, previstos no art. 170 da Constituição Federal. Não é compatível com esses princípios que uma política pública destinada à inclusão produtiva permita a apropriação privada do benefício estatal por meio de majoração artificial de preços ou ausência de transparência sobre o custo final ao trabalhador.

Além disso, a emenda fortalece a defesa do consumidor e a proteção do trabalhador em situação de vulnerabilidade econômica. A publicidade clara do preço de referência, dos descontos concedidos, do histórico de preços e do custo efetivo total permite ao beneficiário comparar ofertas, identificar abusos, avaliar sua real capacidade de pagamento e tomar decisão consciente. Também permite ao Poder Público, ao Congresso Nacional, aos órgãos de controle e à sociedade acompanhar a execução da política e verificar se os recursos públicos estão produzindo o resultado esperado.



A vedação ao aumento artificial de preços também contribui para a sustentabilidade financeira do próprio programa. Se os preços forem artificialmente elevados, o valor financiado aumenta, as parcelas se tornam mais pesadas, o risco de inadimplência cresce e a política pública perde eficiência. Ao contrário, a preservação de preços justos e transparentes reduz o endividamento, amplia a capacidade de pagamento dos trabalhadores, melhora a qualidade da carteira de crédito e aumenta a probabilidade de êxito da política pública.

A medida não interfere indevidamente na livre iniciativa, pois não impõe tabelamento genérico de preços nem elimina a liberdade econômica dos agentes privados. O que se busca é apenas impedir que a existência de financiamento público ou garantias públicas seja utilizada como justificativa para majoração abusiva, oportunista ou artificial dos valores cobrados. Trata-se de condicionante legítima para participação em programa estatal de finalidade social, especialmente quando há mobilização de recursos públicos, garantias públicas e estrutura administrativa voltada à inclusão produtiva.

Ademais, a emenda promove responsabilidade compartilhada entre Estado, mercado e sociedade. Se fabricantes, fornecedores, plataformas, prestadores de infraestrutura e agentes financeiros se beneficiam do aumento da demanda, da mitigação de risco e da expansão do mercado proporcionados pela política pública, devem atuar com transparência e boa-fé, assegurando que o trabalhador seja o principal destinatário do benefício. A modernização da frota, a transição energética e a ampliação da infraestrutura de recarga não podem ocorrer à custa do superendividamento ou da precarização econômica daqueles que dependem do veículo para trabalhar.

Por fim, a presente emenda aperfeiçoa a Medida Provisória ao criar salvaguarda essencial contra distorções de mercado e contra a captura privada de benefícios públicos. Ao exigir preço de referência, histórico de preços, transparência dos descontos, divulgação do custo efetivo total e vedação de aumento artificial dos valores praticados, o Congresso Nacional assegura que a política pública produza efeitos concretos na vida dos trabalhadores, com



redução real do custo de aquisição, maior previsibilidade financeira, menor comprometimento de renda e melhoria efetiva das condições de trabalho.

Dessa forma, a aprovação da emenda representa medida necessária para garantir que a linha de financiamento instituída pela Medida Provisória nº 1.366, de 2026, cumpra sua finalidade social, econômica e ambiental, protegendo os trabalhadores do transporte urbano de passageiros e de cargas, fortalecendo a transparência, prevenindo abusos e assegurando que os recursos e garantias públicas sejam convertidos em benefício direto, mensurável e efetivo para quem utiliza o veículo como instrumento de trabalho e fonte de sustento.

Sala da comissão, 16 de junho de 2026.

Deputado Samuel Viana
(UNIÃO - MG)
Deputado Federal





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





CONGRESSO NACIONAL

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

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

“**Art.** As linhas de financiamento de que trata este artigo deverão contemplar, observada a disponibilidade financeira e orçamentária e os critérios de risco definidos pelos agentes financeiros:

I – microempreendedores individuais, microempresas e empresas de pequeno porte que utilizem veículo como instrumento essencial de trabalho;

II – produtores rurais e suas cooperativas, quando o financiamento se destinar à logística urbana ou periurbana de produtos agropecuários, inclusive alimentos perecíveis.

Parágrafo único. Regulamento definirá critérios objetivos de priorização para beneficiários de menor renda, pequenos negócios, cooperativas, profissionais autônomos e empreendimentos localizados em regiões com maior deficiência de infraestrutura de transporte e logística.”

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.366, de 2026, cria instrumentos de financiamento voltados à renovação de frota e à melhoria da infraestrutura de transporte. Embora a iniciativa tenha mérito, seu alcance não deve ficar restrito a categorias específicas, sob pena de transformar uma política pública relevante em uma resposta pontual e limitada, especialmente em ano eleitoral.

O próprio desenho da Medida Provisória demonstra essa limitação. A MP já contempla microempresas, pequenas e médias empresas e produtores rurais no eixo de fundos garantidores de crédito, mas, quando trata



especificamente da renovação de frota, concentra o benefício em profissionais de transporte remunerado privado individual de passageiros, taxistas e cooperativas de taxistas. A presente emenda corrige essa restrição e amplia a renovação para quem também utiliza veículo como instrumento essencial de trabalho: microempreendedores individuais, microempresas, empresas de pequeno porte, produtores rurais e suas cooperativas.

A inclusão de microempreendedores individuais, microempresas e empresas de pequeno porte é necessária porque esses pequenos negócios estão presentes na vida cotidiana da população: fazem entregas, prestam serviços em domicílio, abastecem o comércio local, transportam mercadorias e dependem diretamente de veículos para gerar renda, manter empregos e atender consumidores.

A emenda também inclui produtores rurais e suas cooperativas quando o financiamento estiver ligado à logística urbana ou periurbana de produtos agropecuários, especialmente alimentos perecíveis. Trata-se de reconhecer que a renovação de frota não interessa apenas ao transporte de passageiros, mas também ao escoamento da produção, ao abastecimento das cidades e à redução de perdas de alimentos que precisam chegar rapidamente a feiras, mercados, escolas, restaurantes, centros de distribuição e consumidores finais.

Ao contemplar esses segmentos, a medida deixa de ser apenas uma política de crédito direcionada e passa a atuar como instrumento de fortalecimento da economia real. Veículos mais adequados, seguros e eficientes reduzem custos operacionais, melhoram a produtividade, ampliam a capacidade de entrega, aumentam a competitividade dos pequenos negócios e ajudam produtores rurais a levar alimentos frescos à população com menor desperdício.

Além disso, a previsão de critérios objetivos de priorização permite que o regulamento direcione os recursos para beneficiários de menor renda, pequenos negócios, cooperativas, profissionais autônomos e regiões com maior deficiência de infraestrutura de transporte e logística. Com isso, a política pública ganha maior transparência, foco social e efetividade, evitando concentração dos



benefícios em poucos grupos e garantindo que o financiamento chegue a quem mais depende do veículo para trabalhar e produzir.

Sala da comissão, 17 de junho 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/CD262174151100>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bia Kicis





CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 8º-A da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, como proposto pelo art. 3º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 8º-A.** A aplicação dos recursos do FIIS na atividade de que trata o art. 4º, § 4º, inciso IV, será realizada por meio da disponibilização de linhas de financiamento reembolsável para investimentos em infraestrutura, equipamentos e renovação da frota de veículos de transporte escolar, de serviços de transporte urbano individual de passageiros, ou de cargas que contribuam para a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades, conforme critérios estabelecidos em ato do Comitê de que trata o § 11.
.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo incluir o transporte escolar entre os beneficiários das linhas de financiamento disponibilizadas com recursos do Fundo de Investimento em Infraestrutura Social (FIIS).

O transporte escolar desempenha função essencial para a garantia do acesso e da permanência de milhões de estudantes na educação básica, especialmente em localidades afastadas dos centros urbanos e em regiões com oferta limitada de transporte público. Trata-se de atividade de inequívoco interesse social, diretamente relacionada à concretização do direito fundamental à educação.

Apesar de sua relevância, o setor é composto majoritariamente por microempreendedores e pequenas empresas que enfrentam dificuldades para



acessar crédito em condições compatíveis com a necessidade de renovação e modernização de suas frotas. O elevado custo de aquisição e manutenção dos veículos utilizados na atividade acaba por limitar investimentos em segurança, acessibilidade e eficiência operacional.

A Medida Provisória nº 1.366, de 2026, amplia a atuação do FIIS para apoiar a renovação de frota e a infraestrutura de serviços de transporte urbano individual de passageiros e de cargas, reconhecendo a importância desses segmentos para a mobilidade e para o desenvolvimento econômico. Não há razão para excluir desse esforço o transporte escolar, cuja função social é igualmente relevante e cujos veículos realizam diariamente o deslocamento seguro de crianças e adolescentes para os estabelecimentos de ensino.

A ampliação proposta permitirá o acesso dos transportadores escolares às linhas de financiamento voltadas à renovação de frota e à modernização da atividade, contribuindo para a melhoria das condições de segurança dos estudantes, para a redução da idade média dos veículos em circulação e para o aumento da qualidade do serviço prestado à população.

Dessa forma, a emenda aperfeiçoa a Medida Provisória ao assegurar tratamento compatível com a relevância social do transporte escolar, razão pela qual contamos com o apoio dos nobres Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 17 de junho de 2026.

Deputado Julio Cesar Ribeiro
(REPUBLICANOS - DF)





CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescentem-se inciso V ao § 4º do art. 2º e § 11 ao art. 2º, ambos da Medida Provisória nº 1.359, de 19 de maio de 2026, na forma proposta pelo art. 4º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 2º**

.....

§ 4º

.....

V – o financiamento de itens de adaptação veicular para atendimento de demandas de profissionais de transporte de passageiros que sejam Pessoas Com Deficiência, ou para adaptação de táxis ao transporte de passageiros em cadeiras de rodas.

.....

§ 11. Os critérios de que trata o § 10 permitirão o financiamento, no caso de profissionais que sejam Pessoas Com Deficiência, ou de aquisição de táxis adaptados ao transporte de passageiros em cadeiras de rodas, de veículos com valor de até R\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil reais).” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Embora a Medida Provisória nº 1.359, de 2026, não estabeleça valor máximo para os veículos a serem financiados por taxistas, cooperativas de táxi e motoristas de aplicativo, a Portaria Interministerial MDIC/MF nº 174, de 19 de maio de 2026, limitou o valor do veículo a ser financiado a R\$ 150.000 (cinto e cinquenta mil reais), em seu art. 10, inciso III.



Ora, diante da realidade dos preços de automóveis novos no mercado nacional, essa restrição, na prática, impede tanto a compra de veículos adaptados a condutores com deficiência quanto a aquisição de veículos apropriados ao transporte de pessoas em cadeiras de rodas, para fins de universalização dos serviços de táxi. Manter esse limite financeiro restringe o programa de financiamento a modelos compactos, que muitas vezes não comportam as modificações físicas e as adaptações necessárias para garantir a acessibilidade para o motorista ou para os passageiros.

Cumpre destacar que a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana), em seu artigo 12-B, já prevê expressamente a reserva de 10% das vagas de outorga para exploração de do serviço de táxi para motoristas com deficiência. Trata-se de importante ferramenta de inclusão de Pessoas Com Deficiência no mercado de trabalho, gerando renda e autonomia financeira. Para que esses profissionais possam exercer sua atividade laborativa com segurança, eficiência e em igualdade de condições, é imperativo incluir a adaptação dos veículos no valor financiável e ampliar o limite de preço dos automóveis de acordo com a realidade de mercado.

Diante do exposto, rogamos o apoio para a aprovação desta Emenda.

Sala da comissão, 18 de junho de 2026.

Senadora Damares Alves

