CD/26415.35148-00

COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.366, DE 2026.

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.366, DE 2026

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.

Autor: Poder Executivo

Relatora: Deputada AMANDA GENTIL

I - RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão Mista a Medida Provisória (MPV) nº 1.366, de 2026, editada pelo Presidente da República com fundamento no art. 62 da Constituição Federal, que objetiva alterar "*a Lei nº*

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

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".

Nesse sentido, a MPV busca promover alterações em cinco normas distintas, com foco principal na ampliação de linhas de financiamento para renovação de frota e infraestrutura de transporte urbano individual de passageiros e de cargas, bem como no fortalecimento dos mecanismos de garantia de crédito e na ampliação das fontes de receita do Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicações (Fust).

Em relação à Lei nº 12.087, de 2009, que trata da participação da União em fundos garantidores de risco de crédito, a proposta acrescenta nova categoria de beneficiários elegíveis à garantia direta do Fundo Garantidor de Operações (FGO): os beneficiários das linhas de financiamento voltadas à renovação de frota e infraestrutura de transporte urbano individual, previstas no novo artigo 8º-A da Lei nº 14.947, de 2024.

Quanto à Lei nº 13.999, de 2020, que institui o Pronampe, a proposta acrescenta dispositivo autorizando a utilização de recursos não comprometidos do FGO para cobertura das operações de financiamento disponibilizadas no âmbito do Fundo Nacional de Investimento em Infraestrutura Social (FIIS) de que trata o artigo 8º-A da Lei nº 14.947, de 2024. Estabelece que ato conjunto dos Ministros do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e da Fazenda poderá regulamentar a alocação dos recursos e os critérios de elegibilidade. Prevê ainda que as instituições

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

financeiras autorizadas poderão contar com garantia do FGO de até 100% (cem por cento) do valor de cada operação garantida, limitada a 50% (cinquenta por cento) da carteira garantida de cada instituição financeira.

No tocante à Lei nº 14.947, de 2024, que criou o Fundo de Investimento em Infraestrutura Social (FIIS), a proposta promove diversas alterações. Amplia o rol de atividades financiáveis pelo Fundo para incluir expressamente 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. Redefine os agentes financeiros do FIIS, passando a indicar nominalmente o BNDES, o Banco do Brasil S.A. e a Caixa Econômica Federal, com possibilidade de habilitação de outros agentes financeiros ou fintechs, públicos ou privados, desde que estes suportem os riscos das operações. Acrescenta obrigação de transparência ativa, exigindo que os agentes financeiros mantenham informações atualizadas em sítio eletrônico de fácil acesso ao cidadão. Insere o artigo 8º-A, que disciplina detalhadamente as linhas de financiamento reembolsável para investimentos em infraestruturas, equipamentos e renovação de frota de veículos de transporte urbano individual, estabelecendo regras sobre habilitação de fabricantes e plataformas digitais, contrapartidas obrigatórias, compartilhamento de dados dos mutuários mediante consentimento eletrônico, e a possibilidade de criação de comitê específico de governança no âmbito do FIIS.

Em relação à Medida Provisória nº 1.359, de 2026, que trata do financiamento para aquisição de veículos por profissionais de transporte, a proposta altera dispositivo referente ao compartilhamento de informações sobre elegibilidade dos beneficiários taxistas e cooperativas de taxistas, passando a prever que tal informação poderá ser fornecida pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil ou por outros órgãos ou entidades federais detentores de bases de dados, em substituição à redação anterior.

Por fim, quanto à Lei nº 9.998, de 2000, que institui o Fust, a proposta acrescenta três novos incisos ao artigo 6º, que trata das receitas do Fundo: reversão dos saldos anuais não aplicados; recursos oriundos de juros e amortizações de financiamentos; e rendimentos auferidos com a aplicação dos

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

recursos do Fundo. Estabelece ainda que a vinculação de receita pública decorrente dessas três novas fontes terá prazo de vigência de cinco anos, contado da data de publicação da medida provisória em análise.

A proposta legislativa foi enviada à apreciação do Congresso Nacional por meio da Mensagem nº 521, de 2026, oriunda do Poder Executivo, tendo sido publicada no Diário Oficial da União (DOU) no dia 12 de junho de 2026, momento a partir do qual entrou em vigor, com força de lei.

Na Exposição de Motivos, EXM nº 1360/2026, assinada pelo Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e pelo Ministro de Estado da Fazenda, esclarece-se que a Medida Provisória altera as Leis nº 12.087/2009, nº 13.999/2020 e nº 14.947/2024 para autorizar o uso de recursos do FIIS em linhas de financiamento reembolsável voltadas à infraestrutura, equipamentos e renovação de frota de veículos vinculados a serviços de transporte urbano individual de passageiros ou de cargas, inclusive aqueles intermediados por plataformas digitais, com cobertura de risco pelo Fundo de Garantia de Operações (FGO), buscando garantir prazos e custos mais acessíveis do que os praticados pelo crédito privado.

Detalha também as alterações realizadas nas leis supracitadas e destaca que o objetivo é criar uma base legal para oferecer crédito a entregadores e motoristas de passageiros ou cargas, especialmente motociclistas, e financiar a ampliação de infraestrutura e equipamentos, em especial para o serviço de troca de baterias e sistemas de recarga, com foco no aumento da mobilidade elétrica urbana, observados critérios de segurança, eficiência e mitigação de impactos socioambientais, por exemplo.

A Exposição de Motivos destaca que a proposta estabelece regras para checar a elegibilidade dos beneficiários de forma segura, objetiva e compatível com a diversidade de situações previstas. Além disso, ressalta que a medida integra os esforços do Governo Federal para responder às transformações recentes no mundo do trabalho, entre elas o crescimento do trabalho por plataformas digitais, categoria que já soma mais de 2 milhões de profissionais no país e que, no entanto, está exposta a vulnerabilidades relevantes. Entre as quais, citam os custos operacionais com veículos e

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

combustível, dificuldade de acesso a crédito em condições adequadas, exposição a riscos no trânsito, ausência de infraestrutura de apoio e necessidade de maior proteção social.

Ademais, expõe que, apesar da relevância desses trabalhadores, por serem em sua maioria autônomos com renda variável e sem vínculo empregatício, eles enfrentam juros altos e crédito restrito, o que resulta na manutenção de frotas envelhecidas, maior poluição e altos índices de acidentes graves, especialmente entre motofretistas e mototaxistas.

Ainda conforme a Exposição de Motivos, embora o Programa Mover incentive a transição para veículos elétricos, a infraestrutura de recarga ainda é um gargalo, em especial para motocicletas para uso em atividade remunerada, que rodam mais que o dobro de sua autonomia diária. Para superar isso, destaca-se o modelo Battery-as-a-Service (BaaS), no qual a bateria é disponibilizada como serviço. Esse modelo reduz o investimento inicial necessário para aquisição do veículo, melhora o gerenciamento do ciclo de vida das baterias e viabiliza a tecnologia para trabalhadores de baixa renda por meio de estações de troca pela cidade, o que permite a eletromobilidade para trabalhadores de baixa renda caso ganhe escala.

A urgência da medida é justificada pela necessidade de reduzir o uso de combustíveis fósseis e melhorar as condições produtivas de uma categoria que cresce rapidamente e está muito exposta a riscos. A demora na criação de instrumento legal manteria os trabalhadores presos ao crédito caro e à precariedade, além de comprometer o cumprimento de metas ambientais e climáticas pelo Brasil.

Já a relevância da proposta reside no seu caráter transversal, unindo “política social e de trabalho, política de crédito, mobilidade urbana, infraestrutura, segurança viária, desenvolvimento industrial, descarbonização e sustentabilidade ambiental, além de inclusão produtiva” para um público vulnerável que presta um serviço essencial para a economia e as cidades.

Sob o aspecto orçamentário, afirma-se que a Medida Provisória não aumenta despesas nem gera impacto fiscal primário, pois apenas altera a lei do FIIS para permitir as linhas de financiamento dispostas pela MPV,

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

inclusive sem garantia do Tesouro Nacional. Além disso, os riscos serão assumidos pelas instituições financeiras concedentes do crédito.

Por fim, a Exposição de Motivos destaca que a medida fortalece a capacidade de resposta do Estado diante das novas formas de trabalho e mobilidade com instrumentos modernos. Ao unir o apoio do FIIS à descarbonização e à renovação de frotas, promove de maneira integrada a inovação tecnológica, a mobilidade, o desenvolvimento produtivo e o trabalho digno.

No prazo regimental, foram apresentadas, perante a Comissão Mista, **14 emendas**, conforme especificação a seguir.

- Emenda nº 1, de autoria do Senador Dr. Hiran PP/RR, altera o parágrafo único do art. 37 da Lei nº 4.829, de 05 de novembro de 1965, que institucionaliza o crédito rural, para prever que 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. Além disso, acrescenta o § 4º ao art. 50 da Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, que dispõe sobre a política agrícola, para prever que 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 no vencimento antecipado da dívida após a apreciação dos recursos administrativos cabíveis.

- Emenda nº 2, de autoria do Senador Esperidião Amin PP/SC, dá nova redação ao *caput* do art. 6º-J da Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020, proposto pelo art. 2º da Medida Provisória, para limitar a até R$ 3 bilhões a autorização para utilização de recursos não comprometido do FGO para a cobertura das operações nas linhas de financiamento disponibilizadas no âmbito do FIIS de que trata o art. 8º-A da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024.

- Emenda nº 3, de autoria do Deputado Beto Preto PSD/PR, suprime o parágrafo único do art. 6º da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024,

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

proposto pelo art. 3º da Medida Provisória, que prevê a possibilidade de habilitação de outros agentes financeiros ou *fintechs*, públicos ou privados, para atuar nas operações de financiamento com recursos do FIIS.

- Emenda nº 4, de autoria do Deputado Beto Preto PSD/PR, que altera os incisos I e II do art. 4 º da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, para prever um limite de até 30% na aplicação dos recursos do FIIS em apoio financeiro reembolsável e de 70% em apoio financeiro, não reembolsável, a projetos de investimento em educação, saúde e segurança pública. Além disso, altera os incisos I, II, III e IV do § 4º da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, para prever a distribuição percentual na aplicação dos recursos do FIIS, sendo 30% para a universalização da educação infantil, da educação fundamental e do ensino médio; 50% para a atenção à saúde pública primária e especializada; 10% para a segurança pública, em especial para melhoria de gestão, para prevenção e combate ao crime organizado; e 10% para outras atividades de relevante interesse social.

- Emenda nº 5, de autoria do Deputado Beto Preto PSD/PR, suprime o inciso I do § 5º do art. 8º-A da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, proposto pelo art. 3º da Medida Provisória, que prevê a possibilidade de habilitação de outros agentes financeiros ou fintechs, públicos ou privados.

- Emenda nº 6, de autoria do Deputado Samuel Viana UNIÃO/MG, acrescenta o § 12 ao art. 8º-A da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, proposto pelo art. 3º da Medida Provisória, para prever que as linhas de financiamento de que trata a MPV 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.

- Emenda nº 7, de autoria do Deputado Samuel Viana UNIÃO/MG, acrescenta o § 12 ao art. 8º-A da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, proposto pelo art. 3º da Medida Provisória, para dispor que a concessão de financiamento com recursos do FIIS para aquisição de veículos, equipamentos ou infraestrutura ficará condicionada à concessão, pelos

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

fabricantes, fornecedores ou prestadores habilitados, de desconto mínimo efetivo sobre o preço público praticado ao consumidor.

- Emenda nº 8, de autoria do Deputado Samuel Viana UNIÃO/MG, acrescenta o § 12 ao art. 8º-A da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, proposto pelo art. 3º da Medida Provisória, para prever que o Comitê Gestor do FIIS deverá encaminhar anualmente ao Congresso Nacional relatório de avaliação de impacto social, econômico e ambiental das linhas de financiamento e seu conteúdo mínimo.

- Emenda nº 9, de autoria do Deputado Samuel Viana UNIÃO/MG, dá nova redação ao parágrafo único do art. 8º da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, proposto pelo art. 3º da Medida Provisória, para ampliar o escopo das obrigações de transparência dos agentes financeiros previstos na MPV, acrescentando ao dispositivo a exigência de que as informações sejam disponibilizadas também em formato de dados abertos e incluam elementos mínimos enumerados, além de incorporar expressamente a observância à Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei nº 13.709/2018).

- Emenda nº 10, de autoria do Deputado Samuel Viana UNIÃO/MG, acrescenta o § 12 ao art. 8º-A da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, proposto pelo art. 3º da Medida Provisória, para vedar que os fabricantes, fornecedores, plataformas, agentes financeiros e demais participantes habilitados elevem 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.

- Emenda nº 11, de autoria do Deputado Samuel Viana UNIÃO/MG, acrescenta o § 12 ao art. 8º-A da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, proposto pelo art. 3º da Medida Provisória, para prever que 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, 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.

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

- Emenda nº 12, de autoria da Deputada Bia Kicis PL/DF, acrescenta artigo à Medida Provisória para contemplar nas linhas de financiamento microempreendedores individuais, microempresas e empresas de pequeno porte que utilizem veículo como instrumento essencial de trabalho e produtores rurais e suas cooperativas, quando o financiamento se destinar à logística urbana ou periurbana de produtos agropecuário, além de prever critérios de priorização para beneficiários.

- Emenda nº 13, de autoria do Deputado Julio Cesar Ribeiro REPUBLICANOS/DF, dá nova redação ao caput do art. 8º-A da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, proposto pelo art. 3º da Medida Provisória, para incluir o transporte escolar entre os beneficiários das linhas de financiamento disponibilizadas com recursos do FIIS.

- Emenda nº 14, de autoria da Senadora Damares Alves REPUBLICANOS/DF, que acrescenta o inciso V ao § 4º do art. 2º e § 11 ao art. 2º, da Medida Provisória nº 1.359, de 19 de maio de 2026, para prever a possibilidade de 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. Além disso, acrescenta o § 11 ao art. 2º, da Medida Provisória nº 1.359, de 19 de maio de 2026, para prever o financiamento de veículos com valor de até R$ 250.000,00 no caso de profissionais que sejam Pessoas Com Deficiência ou de aquisição de táxis adaptados ao transporte de passageiros em cadeiras de rodas.

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

II.1 – DA ADMISSIBILIDADE

II.1.1 – DO ATENDIMENTO AOS PRESSUPOSTOS CONSTITUCIONAIS DE RELEVÂNCIA E URGÊNCIA

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

A medida provisória em análise atende aos requisitos de relevância e urgência, previstos no art. 62, *caput*, da Constituição Federal.

Segundo a Exposição de Motivos nº 1360/2026, a urgência da medida é justificada pela necessidade de reduzir o uso de combustíveis fósseis e melhorar as condições produtivas de uma categoria que cresce rapidamente e está muito exposta a riscos. A demora na criação de instrumento legal manteria os trabalhadores presos ao crédito caro e à precariedade, além de comprometer o cumprimento de metas ambientais e climáticas pelo Brasil.

Já a relevância da proposta reside no seu caráter transversal, unindo "política social e de trabalho, política de crédito, mobilidade urbana, infraestrutura, segurança viária, desenvolvimento industrial, descarbonização e sustentabilidade ambiental, além de inclusão produtiva" para um público vulnerável que presta um serviço essencial para a economia e as cidades, conforme previsto na referida EXM.

Dessa forma, considerando a relevância econômica, ambiental e social da matéria, bem como a necessidade de pronta atuação do Poder Público, conclui-se pelo atendimento dos requisitos de relevância e urgência exigidos pelo art. 62 da Constituição Federal.

II.1.2 – DA CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA

No que se refere à constitucionalidade formal, constatamos que a matéria em apreço é passível de regulamentação por medida provisória, pois não incide em nenhuma das restrições contidas no art. 62, §§ 1º e 10, e no art. 246 da Constituição Federal. Ademais, as alterações promovidas pela proposição incidem sobre legislação federal ordinária, matéria sob a qual a União possui competência legislativa e que pode ser legitimamente modificada por meio de medida provisória.

Quanto à constitucionalidade material, não há impedimentos para aprovar a Medida Provisória, uma vez que a medida provisória em análise não afronta dispositivos de natureza material da Carta Magna ou princípio do Direito.

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

No que tange às emendas apresentadas perante a Comissão Mista, rejeitamos por impertinência temática a Emenda nº 1, pois afronta o entendimento consolidado pelo Supremo Tribunal Federal na ADI nº 5.127[1], pelo qual os Congressistas não podem inserir matérias estranhas ao conteúdo original da MPV por meio de emendas parlamentares.

A Emenda nº 1 propõe alterar o parágrafo único do art. 37 da Lei nº 4.829, de 5 de novembro de 1965, que institucionaliza o crédito rural, e acrescentar o § 4º ao art. 50 da Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, que dispõe sobre a política agrícola. Ocorre que ambos os diplomas legais não integram o rol de normas alteradas pelo texto original da Medida Provisória e versam sobre matéria estranha ao seu objeto principal.

Quanto à juridicidade da matéria, entendemos que a MPV nº 1.366, de 2026, e as emendas a ela apresentadas perante a Comissão Mista são jurídicas, pois se harmonizam com o ordenamento jurídico pátrio em vigor, não violam qualquer princípio geral do Direito, além de possuírem os atributos próprios a uma norma jurídica, notadamente generalidade, abstração, imperatividade, coercibilidade e inovação da ordem jurídica, não se verificando conflitos com normas hierarquicamente superiores.

Em relação à técnica legislativa, não identificamos vícios na MPV e nas emendas a ela apresentadas. O texto encontra-se estruturado em conformidade com os preceitos da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, apresentando adequada organização normativa, clareza, precisão e coerência na redação dos dispositivos, bem como correta indicação das alterações promovidas na legislação vigente.

II.1.3 – DA COMPATIBILIDADE E ADEQUAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA

A Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional, que *"Dispõe sobre a apreciação, pelo Congresso Nacional, das Medidas Provisórias*

[1] Decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) na ADI 5127: o Congresso Nacional não pode incluir, em medidas provisórias editadas pelo Poder Executivo, emendas parlamentares que não tenham pertinência temática com a norma, o chamado "contrabando legislativo" (disponível em: https://noticias.stf.jus.br/postsnoticias/legislativo-nao-pode-incluir-em-lei-de-conversao-materia-estranha-a-mp-decide-stf/. Acesso em: 20 ago. 2026.

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

a que se refere o art. 62 da Constituição Federal, e dá outras providências", estabelece no art. 8º que o Plenário de cada uma das Casas do Congresso Nacional deve decidir sobre a inadequação financeira e orçamentária. O art. 5º, § 1º, dispõe nos seguintes termos sobre o exame de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira:

> *"O exame de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira das Medidas Provisórias abrange a análise da repercussão sobre a receita ou a despesa pública da União e da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes, em especial a conformidade com a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, a lei do plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e a lei orçamentária da União".*

Conforme a exposição de motivos da MPV 1.366/2026, observa-se que a alteração legislativa tem como objetivo central " ... viabilizar a aplicação de recursos do Fundo de Investimento em Infraestrutura Social - FIIS em linhas de financiamento reembolsável destinadas a investimentos em infraestrutura, equipamentos e renovação da frota de veículos vinculados a serviços de transporte urbano individual de passageiros ou de cargas, inclusive aqueles intermediados por plataformas digitais, com cobertura de risco assegurada pelo Fundo de Garantia de Operações (FGO)".

O art. 3º do texto legal promove alterações na Lei nº 14.947/2024, incluindo a possibilidade de utilização de recursos do FIIS para financiar, mediante apoio financeiro reembolsável, 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.

Nesse contexto, observa-se que o financiamento autorizado não implica criação de novas despesas públicas de natureza primária, tendo em vista tratar-se de financiamentos reembolsáveis. Ademais, constata-se que não há aumento dos valores aportados ao referido fundo.

Outrossim, o dispositivo prevê normas complementares para efetivação dos financiamentos em questão, como: inclusão do Banco do Brasil

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

e da Caixa Econômica Federal como agentes financeiros do FIIS; autorização para contratação de outros agentes financeiros ou fintechs, públicos ou privados, critérios para seleção de beneficiários e compartilhamento de informações entre órgãos governamentais; exigência de procedimentos de transparência, publicidade e prestação de contas das operações pelos agentes financeiros. Ressalte-se que tais preceitos têm caráter meramente normativo, sem impacto direto em criação de receita ou despesa pública.

Além disso, os artigos 1º e 2º da medida provisória, que alteram as Leis nº 12.087/2009 (FGO) e nº 13.999/2020 (Pronampe), possibilitam a utilização de recursos do FGO para garantia das operações de financiamento com recursos do FIIS, ora introduzidos por esta alteração legislativa. A exemplo do tratamento conferido ao FIIS, também não se vislumbra a autorização de novas despesas relativas a aportes de recursos no referido fundo garantidor. Permite-se, assim, a utilização de recursos não comprometidos do FGO para a finalidade prevista, sem acréscimo de valores.

No art. 4º, promove-se a alteração da Medida Provisória nº 1.359/2026 para ampliar o compartilhamento de informações entre órgãos públicos para verificação dos critérios de elegibilidade dos beneficiários abrangidos pelos financiamentos daquela medida. Trata-se, portanto, de matéria de caráter normativo, sem implicação orçamentária.

Já o art. 5º altera a Lei nº 9.998, de 2000, para incluir novas fontes de receita do Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicações – FUST, entre elas os saldos anuais não aplicados, os recursos oriundos de juros e amortizações de financiamentos e os rendimentos financeiros decorrentes da aplicação dos recursos do Fundo. A alteração prevista relaciona-se à composição das receitas vinculadas ao próprio Fundo, sem criação de despesa nova ou redução de arrecadação. A vinculação de receitas prevista, conforme o § 2º, tem prazo de cinco anos, em cumprimento ao disposto no art. 147 da Lei nº 15.321/2025 (LDO 2026).

Quanto às emendas apresentadas, verifica-se que a aprovação das emendas n.º 2, 4 e 11 resultaria em aumento de despesa da União.

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

A Emenda nº 2 substitui a autorização de utilização de recursos não comprometidos do FGO para cobertura de operações do FIIS por autorização para que a União aporte recursos ao FGO, limitados a R$ 3 bilhões, para preservar as operações atendidas pelo “Acredita no Primeiro Passo”, “Procred 360”, e em especial pelo Pronampe. Ressalte-se que os repasses ao FGO são realizados orçamentariamente em programações específicas para integralização de cotas, classificadas como despesas primárias. Dessa forma, a emenda em tela resulta em impacto fiscal em prejuízo à obtenção das metas de resultado da União.

A Emenda nº 4 amplia em até 70% a utilização dos recursos do Fundo em gastos não reembolsáveis, a fundo perdido. Destaca-se que o art. 4º da Lei nº 14.947/2024, atualmente vigente, não especifica a distribuição de recursos do FIIS em cada modalidade (reembolsável e não-reembolsável), cabendo ao Comitê Gestor do fundo a definição anual dessas parcelas. Ressalte-se que o BNDES, como agente financeiro, informa que no ano de 2026 todos os recursos do fundo serão aplicados exclusivamente ao apoio financeiro na modalidade reembolsável, no montante de R$ 28,5 bilhões [2]. Dessa forma, identifica-se impacto fiscal pela criação de despesas não reembolsáveis a cargo desse fundo.

A Emenda nº 11, por seu turno, determina que as operações com recursos do FIIS ou com garantia do FGO observem limites máximos de juros, tarifas, encargos e custo efetivo total, a serem definidos em regulamento. Nota-se que a fixação de condições mais favoráveis na obtenção das operações em questão, ainda que se considere a edição de regulamentos complementares, representa a concessão de benefícios ou subsídios financeiros a cargo da União, em montante não mensurado e não definido, em prejuízo à obtenção de resultado fiscal da União.

Em relação a essas emendas, destaca-se, nos termos do art. 15 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF), que serão consideradas não autorizadas, irregulares e lesivas ao patrimônio público as despesas ou obrigações assumidas que não observem o disposto nos arts. 16 e 17 da referida lei. O art.

[2] https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/fundos-governamentais/fiis

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

16 da LRF estabelece que a criação, expansão ou aperfeiçoamento de ação governamental que acarrete aumento de despesa deve ser acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva entrar em vigor e nos dois subsequentes, bem como de declaração do ordenador da despesa acerca da adequação orçamentária e financeira com a Lei Orçamentária Anual e da compatibilidade com o Plano Plurianual e com a Lei de Diretrizes Orçamentárias.

No mesmo sentido, o art. 143 da Lei nº 15.321, de 31 de dezembro de 2025 (LDO 2026), estabelece que proposições legislativas que impliquem aumento de despesas devem ser acompanhadas de estimativas do impacto orçamentário e financeiro para o exercício em que devam entrar em vigor e para os dois subsequentes, com a indicação das premissas e da metodologia de cálculo utilizadas.

Entretanto, as referidas emendas não apresentam estimativa do impacto orçamentário-financeiro, tampouco indicação das premissas e da metodologia utilizadas para a apuração do eventual impacto fiscal decorrente das medidas propostas, em desacordo com as exigências estabelecidas no art. 16 da LRF e no art. 143 da LDO 2026.

Por esse motivo, as emendas n.º 2, 4 e 11 mostram-se inadequadas e incompatíveis sob o ponto de vista orçamentário e financeiro, por resultarem em aumento de despesa sem a apresentação da estimativa de impacto orçamentário-financeiro exigida, em desacordo com o disposto no art. 16 da LRF e no art. 143 da LDO 2026.

As demais emendas, nº 1, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13 e 14, por sua vez, apresentam caráter normativo, sem repercussão direta em aumento ou redução de receita ou despesa pública. Ainda que se trate de ampliação de rol de beneficiários dos programas em tela, as aplicações ficam condicionadas aos montantes financeiros e regramentos já admissíveis para o funcionamento dos fundos, sem criação imediata de novas despesas, tendo em vista a natureza reembolsável das operações realizadas. Assim, caracteriza-se a não implicação orçamentária ou financeira.

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

II.2 – DO MÉRITO

II.2.1 – DO MÉRITO DA MPV

Quanto ao mérito, consideramos conveniente e oportuna a Medida Provisória nº 1.366/2026, pois alinha estrategicamente as metas nacionais de transição energética e descarbonização à inclusão produtiva e financeira de trabalhadores fundamentais para a mobilidade urbana contemporânea.

Ao ampliar a atuação do Fundo de Investimento em Infraestrutura Social (FIIS) e conectar suas operações à cobertura de risco oferecida pelo Fundo Garantidor de Operações (FGO), a proposição constrói uma arquitetura de crédito robusta e eficiente que ajuda a superar os gargalos estruturais que dificultam o financiamento da renovação de frota e infraestrutura ligada aos serviços de transporte urbano individual de passageiros ou de cargas, inclusive aqueles que possuem plataformas digitais como intermediadoras.

Sob o aspecto socioeconômico, a medida reconhece a importância central de motoristas de aplicativo, taxistas e outros entregadores, profissionais que frequentemente enfrentam restrições de acesso ao sistema bancário tradicional. Como o combustível e a manutenção constituem parcela expressiva dos custos operacionais desses trabalhadores, a substituição de seus veículos por modelos mais eficientes reduz o custo por quilômetro rodado, elevando de forma direta e sustentável a renda líquida das famílias. Além disso, a inclusão desses beneficiários nas garantias do FGO viabiliza condições de prazo e custo que não seriam acessíveis pelo crédito privado.

Do ponto de vista ambiental, o foco na renovação dessa frota específica maximiza o impacto positivo da política pública, já que os prestadores de serviços de transporte urbano individual de passageiros ou de cargas circulam intensivamente ao longo de todo o dia. A conversão para veículo que utiliza fontes energéticas mais limpas ou veículos mais eficientes favorece a redução do consumo de combustíveis fósseis. Além disso, a MPV aborda a transição energética de maneira sistêmica ao prever inclusive o financiamento conjunto da infraestrutura necessária a essa modernização,

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

gerando viabilidade operacional e contínua desses veículos nas regiões metropolitanas.

Por fim, o texto normativo destaca-se pelo aperfeiçoamento institucional e eficiência regulatória. A norma inova ao permitir que os grandes bancos públicos habilitem agentes privados para operacionalizar os financiamentos, garantindo capilaridade e celeridade na ponta. Adicionalmente, estabelece mecanismos seguros de compartilhamento de dados entre plataformas digitais, órgãos federais e instituições financeiras, respeitando a privacidade dos usuários e viabilizando a análise rápida de elegibilidade.

No entanto, com o intuito de aperfeiçoar o texto proposto, foram realizadas, entre outros ajustes necessários, as seguintes alterações: inclusão de demandas de apoio a profissionais mulheres, destinação de recursos pela União 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, alteração da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro; da Lei nº 10.150, de 21 de dezembro de 2000, que dispõe sobre a novação de dívidas e responsabilidades do Fundo de Compensação de Variações Salariais – FCVS, e da Lei nº 11.484, de 31 de maio de 2007, que dispõe sobre os incentivos às indústrias de equipamentos para TV Digital e de componentes eletrônicos semicondutores e sobre a proteção à propriedade intelectual das topografias de circuitos integrados, instituindo o Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores – PADIS e o Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Equipamentos para a TV Digital – PATVD e da Lei nº 14.042, de 19 de agosto de 2020, que institui o Programa Emergencial de Acesso a Crédito – PEAC.

II.2.2 – DO MÉRITO DAS EMENDAS

A **Emenda nº 3** propõe a supressão do parágrafo único do art. 6º da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, na redação conferida pelo art. 3º da Medida Provisória, dispositivo que faculta ao Banco Nacional de

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, ao Banco do Brasil S.A. e à Caixa Econômica Federal habilitar outros agentes financeiros ou *financial technologies – fintechs*, públicos ou privados, para atuar nas operações de financiamento com recursos do FIIS, desde que os riscos da atuação sejam por eles suportados.

A expressão *financial technologies – fintechs*, embora seja utilizada informalmente, não conta com definição no ordenamento jurídico brasileiro. Dessa maneira, seu uso em lei compromete a segurança na aplicação do dispositivo e dificulta a delimitação precisa do universo de entidades habilitáveis.

Por outro lado, a habilitação de agentes financeiros pelos bancos oficiais constitui prática já consolidada e, até onde se tem notícia, bem-sucedida na operacionalização de políticas públicas de crédito, sendo instrumento relevante de capilaridade e de alcance territorial dos programas. Sua interrupção poderia alterar de modo indesejado o funcionamento do financiamento de políticas públicas, em prejuízo justamente dos beneficiários que a Medida Provisória pretende alcançar. Vale mencionar, ainda, que os agentes assim habilitados permanecem submetidos à autorização e à supervisão do Banco Central do Brasil e à disciplina de prevenção à lavagem de dinheiro e ao financiamento do terrorismo, além de a norma exigir que os riscos da atuação sejam integralmente suportados por eles.

Por essa razão, acolhe-se parcialmente a Emenda nº 3, para suprimir do parágrafo único do art. 6º da Lei nº 14.947, de 2024, apenas o trecho “ou *financial technologies – fintechs*”.

A **Emenda nº 5** propõe a supressão do inciso I do § 5º do art. 8º-A da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, na redação conferida pelo art. 3º da Medida Provisória, dispositivo que autoriza o BNDES, o Banco do Brasil S.A. e a Caixa Econômica Federal, na condição de agentes financeiros do FIIS, a habilitar outros agentes financeiros ou fintechs, públicos ou privados, desde que os riscos da atuação sejam por eles suportados.

A emenda reproduz, em relação às linhas de financiamento de que trata o art. 8º-A, a proposta apresentada quanto ao art. 6º da mesma Lei,

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

razão pela qual lhe é aplicável a mesma fundamentação. Assim, pelas mesmas razões expostas quanto à Emenda nº 3, acolhe-se parcialmente a Emenda nº 5, para suprimir do inciso I do § 5º do art. 8º-A da Lei nº 14.947, de 2024, apenas a expressão referente às fintechs, mantida a autorização para a habilitação de outros agentes financeiros, públicos ou privados, com integral assunção dos riscos da atuação.

A **Emenda nº 6** propõe permitir que as linhas de financiamento previstas no art. 8º-A da Lei nº 14.947, de 2024, contemplem a aquisição de veículos seminovos, com até cinco anos de uso, desde que observados requisitos de eficiência energética, segurança veicular, regularidade documental, emissão de poluentes e capacidade de pagamento do beneficiário.

Embora meritória a preocupação com a ampliação do acesso dos beneficiários ao crédito, a alteração não deve ser acolhida. A Medida Provisória estrutura instrumento de política pública voltado não apenas à melhoria das condições de trabalho e à redução do custo de aquisição dos veículos, mas também à renovação e modernização da frota, ao aumento da eficiência energética e à descarbonização dos serviços de transporte urbano. A inclusão de veículos usados, ainda que relativamente recentes, reduz a capacidade de o programa induzir a incorporação de tecnologias mais eficientes e ambientalmente sustentáveis e dificulta a padronização dos critérios técnicos aplicáveis aos bens financiados.

Além disso, a aquisição de veículos seminovos envolve maior heterogeneidade quanto ao estado de conservação, histórico de manutenção, vida útil remanescente e valor do bem, fatores que podem elevar os riscos das operações de crédito e dificultar sua avaliação pelos agentes financeiros e pelos fundos garantidores. Considerando que a medida busca justamente viabilizar condições de financiamento favorecidas para a renovação e modernização da frota, entende-se mais adequado preservar o desenho originalmente proposto, razão pela qual não se acolhe a Emenda nº 6.

A **Emenda nº 7** propõe acrescentar § 12 ao art. 8º-A da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, para condicionar a concessão de financiamento com recursos do FIIS à concessão, pelos fabricantes,

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

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.

A inovação normativa decorrente de tal emenda seria reduzida. O § 3º, inciso I, do art. 8º-A já autoriza o Comitê a estabelecer contrapartidas obrigatórias aos fabricantes dos equipamentos e veículos, inclusive mediante a definição de descontos mínimos aplicáveis aos produtos. A diferença reside em transformar em condição legal de concessão do crédito aquilo que a Medida Provisória disciplina como contrapartida exigível no âmbito da habilitação. Tal alteração tem o inconveniente, salvo melhor juízo, de deslocar para o beneficiário o ônus de eventual descumprimento daquela exigência pelo fornecedor, pois a ausência do desconto passaria a obstar a própria contratação do financiamento. Além disso, retira do gestor a flexibilidade necessária para calibrar as contrapartidas segundo o tipo de bem ou serviço financiado.

Do ponto de vista da clareza dos comandos, a redação proposta também suscita dificuldades. A expressão “preço público praticado ao consumidor” tem conteúdo incerto, uma vez que “preço público” possui sentido técnico próprio no direito financeiro, distinto do preço de mercado a que a emenda parece referir-se. Além disso, o percentual e a metodologia permanecem remetidos a regulamento, de modo que a condição legal só produziria efeitos após a regulamentação, com risco de suspensão prática das linhas de crédito nesse intervalo. Por essas razões, apesar de se reconhecer o mérito da preocupação com a transferência do benefício ao trabalhador, parece que ela foi adequadamente enfrentada pelo § 3º do art. 8º-A, de modo que não se acolhe a Emenda nº 7.

A **Emenda nº 8** acrescenta o § 12 ao art. 8º-A da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, para prever que o Comitê Gestor do FIIS deverá encaminhar anualmente ao Congresso Nacional relatório de avaliação de impacto social, econômico e ambiental das linhas de financiamento inseridas pela Medida Provisória e dispõe sobre seu conteúdo mínimo.

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

Reconhecemos o elevado mérito da proposição no que tange ao fortalecimento da transparência, do controle social e da avaliação de políticas públicas. A apresentação sistemática de resultados ao Poder Legislativo assegura o acompanhamento da efetividade dos recursos públicos aplicados.

Contudo, a especificação em texto legal de um rol exaustivo de indicadores mínimos pode gerar engessamento normativo e dificultar a adaptação das métricas à evolução operacional dos programas e à disponibilidade de bases de dados.

Por essa razão, manifestamo-nos pela aprovação parcial da Emenda nº 8, de modo a manter a obrigatoriedade do envio do relatório anual de impacto ao Congresso Nacional, delegando à regulamentação a definição detalhada dos indicadores e da metodologia de avaliação.

A **Emenda nº 9** propõe nova redação ao parágrafo único do art. 8º da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, na forma proposta pelo art. 3º da Medida Provisória, para especificar o conteúdo mínimo das informações que os agentes financeiros deverão manter atualizadas em sítio eletrônico de fácil acesso ao cidadão, em formato de dados abertos, contemplando número de operações, valores contratados, taxas praticadas, custo efetivo total médio, perfil dos beneficiários, distribuição territorial, inadimplência, garantias acionadas, descontos concedidos e 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.

Não se trata de dispositivo estranho ao objeto da Medida Provisória, mas de aperfeiçoamento de comando nela própria contido. O texto encaminhado pelo Poder Executivo já institui o dever de transparência ativa quanto às operações realizadas com recursos do FIIs. A emenda limita-se a lhe conferir maior densidade normativa, mediante a definição de um rol mínimo de informações e do formato de divulgação. A proposta harmoniza-se com os princípios da publicidade e da eficiência inscritos no art. 37 da Constituição, além de preservar expressamente as ressalvas da Lei de Acesso à Informação e da Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais. Parece conveniente, contudo,

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

inserir no texto referência adicional à Lei Complementar nº 105, de 10 de janeiro de 2001, que trata do sigilo bancário. Acolhe-se, portanto, a Emenda nº 9 com a alteração de redação ora proposta.

A **Emenda nº 10** propõe acrescentar § 12 ao art. 8º-A da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, para vedar aos fabricantes, fornecedores, plataformas, agentes financeiros e demais participantes habilitados a elevação artificial dos preços dos veículos, equipamentos, baterias, sistemas de recarga, serviços de troca de baterias e demais itens financiáveis em razão da existência da linha de financiamento, bem como para determinar a publicação de preço de referência anterior à habilitação, de histórico de preços, dos descontos concedidos, do custo efetivo total da operação e do valor final suportado pelo beneficiário.

A finalidade da emenda é louvável e converge com a exposição de motivos da Medida Provisória, que situa as contrapartidas privadas entre os elementos do arranjo proposto. Sua inovação em relação ao ordenamento vigente, contudo, é limitada. A elevação injustificada de preços já constitui prática abusiva vedada pelo art. 39, inciso X, da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, e pode configurar infração à ordem econômica, nos termos da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, ou ilícito previsto na Lei nº 8.137, de 27 de dezembro de 1990, sujeitando-se à atuação dos órgãos competentes. No plano específico da política pública, o § 3º do art. 8º-A já permite ao Comitê estabelecer contrapartidas obrigatórias aos fabricantes, inclusive descontos mínimos, instrumento mais flexível e diretamente vinculado à habilitação dos participantes.

Há, ainda, possíveis desafios quanto à clareza e à operacionalidade dos comandos propostos. A expressão “elevar artificialmente” não vem acompanhada de parâmetro objetivo de aferição. O dispositivo tampouco indica a autoridade competente para apurar a conduta, o procedimento aplicável ou a consequência do descumprimento, o que tende a comprometer sua efetividade. Por essas razões, e sem prejuízo do reconhecimento da legitimidade da preocupação com a apropriação indevida do benefício público, que pode ser adequadamente enfrentada pelos instrumentos já previstos, não se acolhe a Emenda nº 10.

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

A **Emenda nº 12** pretende acrescentar artigo à Medida Provisória, onde couber, para determinar que as linhas de financiamento contemplem, observada a disponibilidade financeira e orçamentária e os critérios de risco definidos pelos agentes financeiros, os microempreendedores individuais, as microempresas e as empresas de pequeno porte que utilizem veículo como instrumento essencial de trabalho, bem como os produtores rurais e suas cooperativas, quando o financiamento se destinar à logística urbana ou periurbana de produtos agropecuários, inclusive alimentos perecíveis. Prevê, ainda, que regulamento definirá critérios objetivos de priorização.

O art. 8º-A da Lei nº 14.947, de 2024, não delimita os beneficiários por porte ou natureza jurídica, mas pela vinculação aos serviços de transporte urbano individual de passageiros ou de cargas, de modo que microempreendedores individuais e pequenas empresas que exercem essas atividades podem ser alcançadas conforme os critérios a serem estabelecidos pelo Comitê. Do mesmo modo, o art. 1º da Medida Provisória inclui os beneficiários dessas linhas entre os destinatários das garantias dos fundos de que trata a Lei nº 12.087, de 11 de novembro de 2009, cujo escopo já contempla microempresas, pequenas e médias empresas e produtores rurais e suas cooperativas.

Também é preciso ter presente que a extensão às operações de logística urbana ou periurbana de produtos agropecuários ampliaria o universo de beneficiários para segmento com características operacionais próprias. Como a Medida Provisória não estabelece critérios específicos de elegibilidade, controle e operacionalização adequados a esse recorte, passaria a haver risco de dispersão dos recursos disponíveis e de redução da focalização da política no público originalmente priorizado, sobretudo em contexto de capacidade limitada dos fundos garantidores. Registre-se, ainda, que, por se tratar de novo artigo a ser inserido no texto legal, a expressão “as linhas de financiamento de que trata este artigo” não possui antecedente no próprio dispositivo, o que compromete a identificação precisa do objeto da norma. Também merece destaque que a locução “deverão contemplar”, conjugada às ressalvas de disponibilidade orçamentária e de critérios de risco,

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

resulta em comando de eficácia incerta. Por fim, salvo melhor juízo, o termo “periurbana” não conta com definição normativa que assegure a sua precisão semântica e, consequentemente, a segurança jurídica necessária para sua aplicação. Assim, considera-se recomendável preservar o escopo e a focalização das linhas instituídas pela Medida Provisória, razão pela qual não se acolhe a Emenda nº 12.

A **Emenda nº 13** pretende incluir o transporte escolar entre os beneficiários das linhas de financiamento disponibilizadas com recursos do Fundo de Investimento em Infraestrutura Social – FIIS.

A alteração mostra-se meritória, na medida em que amplia o alcance da política pública para contemplar modalidade de transporte diretamente relacionada à garantia de acesso à educação e à mobilidade de crianças e adolescentes. O transporte escolar desempenha função essencial, sobretudo em localidades nas quais as distâncias, a dispersão territorial ou a insuficiência da oferta regular de transporte coletivo dificultam o deslocamento dos estudantes até os estabelecimentos de ensino.

A inclusão proposta também se harmoniza com os objetivos de mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos associados aos deslocamentos urbanos. A possibilidade de acesso a linhas de financiamento destinadas à renovação da frota pode estimular a substituição de veículos mais antigos por unidades mais modernas, eficientes e adequadas às exigências de segurança, contribuindo para a redução de emissões de poluentes e de custos operacionais e para a melhoria das condições de prestação do serviço.

Sob o aspecto social, a medida assume especial relevância em razão das características do público atendido. A renovação da frota de transporte escolar pode proporcionar melhores condições de segurança, acessibilidade, conforto e confiabilidade aos deslocamentos dos estudantes, além de contribuir para a continuidade e a qualidade do serviço prestado.

Ademais, a proposta preserva a sistemática estabelecida pela Medida Provisória, uma vez que não modifica a natureza reembolsável das linhas de financiamento nem afasta a definição de critérios pelo Comitê competente. A alteração promove, essencialmente, a ampliação do universo de

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

veículos que poderão ser contemplados pela política, mantendo os mecanismos de governança e de aplicação dos recursos previstos na legislação. Por essas razões, a Emenda nº 13 deve ser acolhida.

A **Emenda nº 14** altera a Medida Provisória nº 1.359/2026 para permitir 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. Adicionalmente, estabelece o limite de R$ 250.000,00 para o financiamento de veículos adquiridos por profissionais que sejam Pessoas Com Deficiência ou de aquisição de táxis adaptados ao transporte de passageiros em cadeiras de rodas.

A preocupação externada na Emenda nº 14 é, de fato, meritória. A proposta possui relevante alcance social ao viabilizar a adaptação veicular e a aquisição de táxis acessíveis por pessoas com deficiência, em consonância com a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana), que determina a reserva de 10% das vagas de outorga do serviço de táxi a condutores com deficiência, por essas razões acolhe-se parcialmente a Emenda nº 14.

II.3 – CONCLUSÃO DO VOTO

Ante o exposto, pela Comissão Mista, votamos:

a) pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência da Medida Provisória nº 1.366, de 2026;

b) pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 1.366, de 2026, e das emendas a ela apresentadas perante a Comissão Mista, com a ressalva da Emenda nº 1, a qual consideramos ser inconstitucional;

c) pela compatibilidade e adequação financeira e orçamentária da Medida Provisória nº 1.366, de 2026, e, quanto às emendas apresentadas perante a Comissão Mista:

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

c.1) pela não implicação sobre as despesas ou receitas públicas das Emendas nºs 1, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13 e 14; e

c.2) pela inadequação orçamentária e financeira das Emendas nºs 2, 4 e 11;

d) no mérito:

d.1) pela aprovação da Medida Provisória nº 1.366, de 2026, e das Emendas nºs 3, 5, 8, 9, 13 e 14, acolhidas parcialmente ou integralmente, na forma do projeto de lei de conversão anexo; e

d.2) pela rejeição das Emendas nºs 1, 2, 4, 6, 7, 10, 11 e 12.

Sala das Sessões, em de de 2026.

Deputada AMANDA GENTIL
Relatora

2026-13356

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

COMISSÃO MISTA DESTINADA A EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.366, DE 2026

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2026

(Medida Provisória nº 1.366, DE 2026)

Destina recursos para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a profissionais de transporte escolar, 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 ou econômica; e altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, a Lei nº 9.998, de 17 de agosto de 2000, que institui o Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicações, a Lei nº 10.150, de 21 de dezembro de 2000, que dispõe sobre a novação de dívidas e responsabilidades do Fundo de Compensação de Variações Salariais – FCVS, a Lei nº 11.484, de 31 de maio de 2007, que dispõe sobre os incentivos às indústrias de equipamentos para TV Digital e de componentes eletrônicos semicondutores e sobre a proteção à propriedade intelectual das topografias de circuitos integrados, instituindo o Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores – PADIS e o Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Equipamentos para a TV Digital – PATVD, 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

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

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 14.042, de 19 de agosto de 2020, que institui o Programa Emergencial de Acesso a Crédito - PEAC, e a Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, que dispõe sobre a criação do Fundo de Investimento em Infraestrutura Social – FIIS.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei destina recursos para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a profissionais de transporte escolar, 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 ou econômica; e altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, a Lei nº 9.998, de 17 de agosto de 2000, que institui o Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicações, a Lei nº 10.150, de 21 de dezembro de 2000, que dispõe sobre a novação de dívidas e responsabilidades do Fundo de Compensação de Variações Salariais – FCVS, a Lei nº 11.484, de 31 de maio de 2007, que dispõe sobre os incentivos às indústrias de equipamentos para TV Digital e de componentes eletrônicos semicondutores e sobre a proteção à propriedade intelectual das topografias de circuitos integrados, instituindo o Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores – PADIS e o Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Equipamentos para a TV Digital – PATVD, 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 14.042, de 19 de agosto de 2020, que institui o Programa Emergencial de Acesso a Crédito – PEAC, e a Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, que dispõe sobre a criação do Fundo de Investimento em Infraestrutura Social – FIIS.

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

Art. 2º A Lei nº 12.087, de 11 de novembro de 2009, passa a vigorar com as seguintes alterações:

> "Art. 7º .....
>
> I
>
> - .....
>
> .....
>
> .
>
> j) beneficiários da linha de financiamento de que trata o art. 8º-A da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024.
>
> ....." (NR)

Art. 3º A Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020, passa a vigorar com as seguintes alterações:

> "Art. 6º-J Fica autorizada a utilização de recursos não comprometidos do 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.
>
> § 1º Ato conjunto do Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e do Ministro de Estado da Fazenda poderá dispor sobre a alocação dos recursos, os critérios de elegibilidade dos beneficiários e as operações de crédito que poderão ser passíveis de garantia com recursos do FGO.
>
> § 2º As instituições financeiras autorizadas a contratar as operações de financiamento de que trata este artigo poderão requerer a garantia do FGO, conforme estabelecido no estatuto do Fundo.
>
> § 3º As instituições financeiras a que se refere o § 2º poderão contar com garantia a ser prestada pelo FGO de até 100% (cem por cento) do valor de cada operação garantida, limitada a 50% (cinquenta por cento) da carteira garantida de cada instituição financeira, conforme estabelecido no estatuto do Fundo." (NR)

Art. 4º A Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, passa a vigorar com as seguintes alterações:

> "Art. 4º .....
>
> .....
>
> § 4º .....
>
> .....

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

IV - outras atividades de relevante interesse social, inclusive a renovação de frota e infraestrutura ligada ao aumento de produtividade ou à descarbonização dos serviços de transporte urbano individual de passageiros ou de cargas, ou serviço de transporte escolar, segundo regulamentação de seu Comitê Gestor.

.....” (NR)

“Art. 6º O FIIS terá como agentes financeiros o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, o Banco do Brasil S.A. e a Caixa Econômica Federal.

Parágrafo único. As instituições financeiras de que trata o *caput* poderão habilitar outros agentes financeiros, públicos ou privados, para atuar nas operações de financiamento com recursos do FIIS, desde que os riscos da atuação sejam suportados por esses agentes financeiros.” (NR)

“Art. 8º Constitui obrigação do BNDES, do Banco do Brasil S.A. e da Caixa Econômica Federal apresentar, anualmente, ao Comitê Gestor do FIIS, relatório circunstanciado sobre as operações de financiamento com recursos do FIIS.

Parágrafo único. Os agentes financeiros de que trata o *caput* manterão atualizadas, em sítio eletrônico de fácil acesso ao cidadão, 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 e o disposto na Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, na Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018, e na Lei Complementar nº 105, de 10 de janeiro de 2001.” (NR)

“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 infraestruturas, 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 ou econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades, conforme critérios estabelecidos em ato do Comitê de que trata o § 11.

§ 1º O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços habilitará as empresas fabricantes e publicará listas identificadas dos fabricantes, das marcas e dos modelos dos veículos elegíveis às linhas de financiamento de que trata o *caput*, quando couber.

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

§ 2º Na hipótese de financiamento de renovação de frota em serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros ou de cargas, será exigida a habilitação das plataformas digitais intermediadoras dos serviços, que será realizada pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

§ 3º Ato do Comitê de que trata o § 11 poderá estabelecer contrapartidas obrigatórias:

I - aos fabricantes dos equipamentos e veículos, incluída a definição de concessão de descontos mínimos aplicáveis aos produtos; e

II - aos beneficiários das linhas de financiamento de infraestrutura ligada a descarbonização dos serviços de transporte urbano individual de passageiros ou de cargas.

§ 4º Para as linhas de financiamento de que trata este artigo, o FIIS poderá ter como agentes financeiros o BNDES, o Banco do Brasil S.A. e a Caixa Econômica Federal, dispensada a licitação.

§ 5º O BNDES, o Banco do Brasil S.A. e a Caixa Econômica Federal, na condição de agentes financeiros do FIIS:

I - poderão habilitar outros agentes financeiros, públicos ou privados, desde que os riscos da atuação sejam suportados por esses agentes financeiros;

II - poderão contratar, de forma direta e sem licitação, empresa pública federal para operacionalizar o processo de identificação dos mutuários beneficiários das linhas de financiamento de que trata este artigo; e

III - deverão apresentar, anualmente, ao Comitê Gestor do FIIS, relatório circunstanciado sobre as operações de financiamento com recursos do FIIS.

§ 6º A concordância do mutuário, realizada em sítio eletrônico, para fins de requerimento de acesso às linhas de financiamento, implicará consentimento e autorização para o compartilhamento de informações de que trata o § 7º.

§ 7º Observado o disposto no § 6º, as informações necessárias para análise da elegibilidade dos beneficiários poderão ser compartilhadas com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e com o agente financeiro:

I - pela plataforma digital intermediadora, no caso de beneficiários de financiamento de renovação de frota de veículos de serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros ou de cargas;

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

II - pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda ou por outros órgãos ou entidades federais detentores de bases de dados, no caso de beneficiários de financiamento de renovação de frota de veículos de serviços de transporte público individual de passageiros; ou

III - pelo Ministério do Trabalho e Emprego, no caso de beneficiários de financiamento de renovação de frota de veículos de serviços de transporte remunerado privado de cargas ou passageiros, que possuam vínculo formal de emprego, nos termos do disposto na Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

§ 8º O consentimento e a autorização de que trata o § 6º:

I - deverão constar dos contratos de financiamento e do sítio eletrônico a que se refere o § 7º; e

II - abrangem o repasse das informações aos agentes financeiros habilitados, ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e, conforme o caso, ao FGI ou ao FGO, na hipótese de a operação contar com garantia dos respectivos Fundos.

§ 9º As informações a que se refere o § 7º serão utilizadas exclusivamente para fins da análise quanto à elegibilidade do solicitante à linha de financiamento, com base nos critérios a que se refere o *caput*, e da eventual concessão da linha de financiamento, vedada qualquer outra utilização.

§ 10. Para fins da execução da linha de financiamento de que trata o inciso II do § 7º, ficam a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil ou outros órgãos ou entidades federais detentores de bases de dados autorizados a encaminhar ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços a identificação dos beneficiários.

§ 11. Regulamento poderá instituir comitê específico de governança, no âmbito do FIIS, para, entre outras competências, estabelecer a regulamentação prevista no art. 4º, § 4º, inciso IV, e realizar os atos atribuídos neste artigo ao Comitê Gestor do FIIS.

§ 12. O Comitê Gestor do FIIS encaminhará anualmente ao Congresso Nacional relatório de avaliação de impacto social, econômico e ambiental das linhas de financiamento de que trata este artigo, cujos indicadores e metodologia de mensuração serão definidos em regulamento.

§ 13. Nas linhas de financiamento de que trata este artigo, também se admite o financiamento:

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

I – de verbas acessórias necessárias para a aquisição do veículo objeto do financiamento, a exemplo de custos cartorários e valores relativos a tributos translativos de propriedade;

II - a seguro do bem e a seguro prestamista, quando contratados em conjunto com o referido bem;

III - 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;

IV - de itens de segurança para atendimento de demandas de profissionais mulheres; e

V – de encargos relacionados com o uso de garantias.

§ 14. O ato do comitê de que trata o § 11 poderá prever condições diferenciadas para financiamento da aquisição de veículos adaptados com os itens a que se refere o inciso III do § 13.

§15. Observado o disposto no ato a que se refere o § 11 deste artigo, o Conselho Monetário Nacional poderá estabelecer condições diferenciadas de taxas, prazos e carência nas operações de financiamento para aquisição de veículo por mulheres.

§ 16. Para as garantias concedidas no âmbito das linhas de financiamento a que se refere este artigo, não serão cobradas as comissões pecuniárias a que se refere o § 3º do art. 9º da Lei nº 12.087, de 11 de novembro de 2009 e o § 5º do art. 6º, da Lei nº 14.042, de 19 de agosto de 2020.” (NR)

Art. 5º A Lei nº 9.998, de 17 de agosto de 2000, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 6º .....

.....

VI - reversão dos saldos anuais não aplicados;

VII - recursos oriundos de juros e amortizações de financiamentos;

VIII - rendimentos auferidos com a aplicação dos recursos do Fundo; e

IX - outras fontes de receita que lhe vierem a ser destinadas.

§ 1º .....

§ 2º A vinculação de receita pública de que trata os incisos VI a VIII terá prazo de vigência de cinco anos, contado da data de

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD264153514800

CD/26415.35148-00

publicação da Medida Provisória nº 1.366, de 12 de junho de 2026.” (NR)

Art. 6º Observada a disponibilidade orçamentária e financeira, fica a União autorizada a destinar o valor de até R$ 30.000.000.000,00 (trinta bilhões de reais), para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a profissionais de transporte remunerado privado individual de passageiros, taxistas e cooperativas de taxistas, para aquisição de veículos automotores novos que atendam a critérios de sustentabilidade ambiental, social ou econômica.

§ 1º São beneficiários das linhas de financiamento de que trata o *caput*, observados os critérios de elegibilidade de que trata o § 10:

I - profissionais de serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do disposto na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012;

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

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

§ 2º O órgão gestor dos recursos destinados às linhas de financiamento de que trata o *caput* será o Ministério da Fazenda, e o agente financeiro será o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, nos termos do disposto no § 7º.

§ 3º As linhas de financiamento de que trata o *caput* deverão atender a critérios de sustentabilidade ambiental, social ou econômica, estabelecidos no ato conjunto de que trata o § 10.

§ 4º Nas linhas de financiamento de que trata o *caput*, admitem-se:

I - o financiamento a seguro do bem e a seguro prestamista, quando contratados em conjunto com o referido bem, nos termos estabelecidos no ato de que trata o § 10;

II - o financiamento de itens de segurança para atendimento de demandas de profissionais mulheres de transporte de passageiros;

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

III - o financiamento do Encargo por Concessão de Garantia – ECG, previsto no art. 6º, § 5º, da Lei nº 14.042, de 19 de agosto de 2020, na hipótese de operação de crédito garantida no âmbito do Programa Emergencial de Acesso a Crédito na modalidade de garantia – Peac-FGI; e

IV - o financiamento dos custos relativos à constituição, ao registro e à averbação de alienação fiduciária, inclusive emolumentos cartorários, nos termos estabelecidos no ato de que trata o § 10.

§ 5º Os recursos de que trata o *caput* serão repassados pelo Ministério da Fazenda ao BNDES.

§ 6º As linhas de financiamento de que trata o *caput* serão fornecidas pelo BNDES ou por instituições financeiras por ele habilitadas, que assumirão os riscos das operações, incluído o risco de crédito, e as ofertarão aos beneficiários a que se refere o § 1º, observados os critérios de elegibilidade de que trata o § 10.

§ 7º Para fins do disposto neste artigo, a União, por intermédio do Ministério da Fazenda, firmará contrato com o BNDES, mediante dispensa de licitação.

§ 8º Relativamente à execução da linha de financiamento descrita no *caput*, o BNDES poderá contratar, de forma direta e sem licitação, empresa pública federal para operacionalizar o processo de identificação dos mutuários beneficiários das linhas de financiamento de que trata o *caput*.

§ 9º As condições, os encargos financeiros, os prazos e as demais normas regulamentadoras das linhas de financiamento de que trata o *caput* serão estabelecidos pelo Conselho Monetário Nacional.

§ 10. Ato conjunto do Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e do Ministro de Estado da Fazenda disporá sobre as linhas de financiamento de que trata o *caput*, inclusive quanto a critérios de elegibilidade dos beneficiários, critérios de elegibilidade para adesão das plataformas digitais intermediadoras do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, critérios de elegibilidade dos itens financiáveis, critérios de sustentabilidade ambiental, social ou econômica, bem como os limites e termos das referidas linhas de financiamento.

§ 11. Para as garantias concedidas no âmbito das linhas de financiamento a que se refere este artigo, não serão cobradas as comissões pecuniárias a que se refere o § 3º do art. 9º da Lei nº 12.087, de 11 de

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

novembro de 2009 e o § 5º do art. 6º, da Lei nº 14.042, de 19 de agosto de 2020.

Art. 7º As linhas de financiamento a que se refere o art. 6 º também poderão ser custeadas por recursos do Fundo de Investimento em Infraestrutura Social, nos termos da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024.

Parágrafo único. Na hipótese de que trata o *caput*:

I - comitê específico de governança, definido pelo regulamento, disporá, entre outras competências, sobre as matérias conferidas por esta Lei ao ato conjunto a que se refere o § 10 do art. 6º; e

II - aplicar-se-á a gestão de recursos, nos termos da Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024.

Art. 8º A habilitação das montadoras dos veículos a serem financiados no âmbito das linhas de financiamento de que trata o art. 6º será realizada pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

Parágrafo único. Fica autorizado o estabelecimento de contrapartidas obrigatórias às montadoras dos veículos como condição à habilitação de que trata o *caput*, incluída a definição de concessão de descontos mínimos aplicáveis aos veículos, nos termos estabelecidos em ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

Art. 9º Observado o disposto no ato a que se refere o art. 6º, § 10, o Conselho Monetário Nacional poderá estabelecer condições diferenciadas de taxas, prazos e carência nas operações de financiamento para aquisição de veículo por mulheres.

Art. 10. A concordância, realizada eletronicamente em sítio eletrônico, para fins de requerimento de acesso às linhas de financiamento de que trata o art. 6º, implicará o consentimento e autorização para envio ao Ministério do Desenvolvimento da Indústria, Comércio e Serviços e ao BNDES:

I - da informação sobre se o solicitante atende ou não aos critérios de elegibilidade da medida, no caso dos beneficiários de que trata o art. 6º, § 1º, inciso I, pela plataforma digital intermediadora do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros; e

II - da informação sobre se o solicitante atende ou não aos critérios de elegibilidade da medida, no caso dos beneficiários de que trata o

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

art. 6º, § 1º, incisos II e III, pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda ou por outros órgãos ou entidades federais detentores de bases de dados.

§ 1º As informações a que se referem o *caput* e seus incisos I e II do *caput* serão utilizadas exclusivamente para fins da análise quanto à elegibilidade do solicitante à linha de financiamento, com base nos critérios a que se refere o art. 6º, § 10, e da eventual concessão da linha de financiamento de que trata o art. 6º, vedada qualquer outra utilização.

§ 2º O consentimento e a autorização a que se referem o *caput* e incisos I e II do *caput*:

I - deverão constar dos contratos de financiamento de que trata o art. 6º e do sítio eletrônico a que se refere o *caput*; e

II - abrangem o repasse das informações ao BNDES, aos agentes financeiros habilitados e ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, conforme o caso, e ao FGI, na hipótese de a operação contar com garantia no âmbito do Peac-FGI.

§ 3º Para fins do disposto no *caput* e no inciso I do *caput*, a adesão das plataformas digitais intermediadoras do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros será realizada pelo Ministério do Desenvolvimento da Indústria, Comércio e Serviços, nos termos do disposto no ato conjunto de que trata o art. 6º, § 10.

Art. 11. Para fins da execução da linha de financiamento de que trata o art. 6º, fica a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil autorizada a encaminhar ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços a identificação dos beneficiários de que trata o art. 6º, § 1º, incisos II e III.

Art. 12. O acesso às linhas de financiamento de que trata o art. 6º fica limitado a um veículo por beneficiário, no caso do art. 6º, § 1º, incisos I e II, e por cooperado, no caso do art. 6º, § 1º, inciso III.

Art. 13. Respeitada a governança interna de cada instituição, os agentes financeiros das linhas de financiamento de que trata o art. 6º poderão adotar sistema de amortização variável que viabilize o acesso ao crédito pelo beneficiário por meio da diferenciação de parcelas iniciais e finais.

Parágrafo único. Os agentes financeiros deverão informar aos beneficiários as opções de amortização do financiamento, inclusive o sistema de amortização variável de que trata o caput.

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

Art. 14. O art. 143 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º-A:

> "Art. 143.....
>
> .....
>
> § 2º-A São os condutores da categoria B autorizados a conduzir veículo a motor de propulsão elétrica ou híbrida com tração predominantemente elétrica com peso bruto total de até 4.250 kg (quatro mil, duzentos e cinquenta quilogramas), observados eventuais critérios adicionais dispostos em regulamento do Contran. .....
> ....."(NR)

Art. 15. O caput do art. 3º-A da Lei n. 10.150, de 21 de dezembro de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

> "Art. 3º-A Os créditos com valor já apurado e marcados como auditados nos sistemas e controles da CEF até 31 de dezembro de 2026 integrarão processos de novação, considerados a titularidade e o montante constantes nesses registros.
>
> ....." (NR)

Art. 16. O art. 2º da Lei nº 11.484, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com a seguinte alteração:

> "Art.2º.....
>
> .....
>
> IV – com relação aos acumuladores elétricos e seus separadores, classificados nos códigos 8507.60 e 8507.80 da NCM, nas atividades de concepção, fabricação, montagem e produção de insumos.
>
> .....
> .
>
> § 6º O investimento em pesquisa, desenvolvimento e inovação e o exercício das atividades de que tratam os incisos I, II e IV do caput deste artigo devem ser efetuados de acordo com as habilitações concedidas na forma do art. 5º-A desta Lei.
>
> § 7º A pessoa jurídica beneficiada, nos termos do caput, deve exercer, exclusivamente, as atividades de pesquisa, desenvolvimento e inovação, projeto, produção e prestação de serviços, ou outras atividades nas áreas de semicondutores, mostradores de informação (displays), componentes para sistemas de geração de energia fotovoltaica e acumuladores elétricos e seus separadores." (NR)

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil

CD/26415.35148-00

Art. 17. A Lei nº 14.042, de 19 de agosto de 2020, passa a vigorar com as seguintes alterações:

> “Art.3º.....
>
> .....
> .
>
> § 1º-B O Peac-FGI também se destina a profissionais de transporte remunerado privado individual de passageiros, taxistas e cooperativas de taxistas, para aquisição de veículos automotores novos que atendam a critérios de sustentabilidade ambiental, social ou econômica.
>
> .....” (NR)

Art. 18. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em de de 2026.

Deputada AMANDA GENTIL
Relatora

2026-13356

CD264153514800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264153514800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Amanda Gentil