



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 2.444, de 2022, do Senador Fernando Collor, *que altera a Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020, para incluir os taxistas entre os beneficiários de financiamentos do Pronampe na aquisição de veículos novos.*

Relator: Senador **IZALCI LUCAS**

I – RELATÓRIO

A Comissão de Serviços de Infraestrutura passa a examinar o Projeto de Lei (PL) nº 2.444, de 2022, do Senador Fernando Collor, *que altera a Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020, para incluir os taxistas entre os beneficiários de financiamentos do Pronampe na aquisição de veículos novos.* PRONAMPE é a sigla que identifica o Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte, cujo objeto é o desenvolvimento e o fortalecimento dos pequenos negócios.

A Lei nº 13.999, de 2022, passaria a vigorar com um novo artigo 3º-B, que permite às pessoas físicas “detentoras de autorização ou permissão do poder público local para o exercício da atividade de taxista” contratar financiamentos pelo Pronampe para aquisição de veículo novo. Ficam regulamentados a taxa máxima de juros (SELIC + 2% ao ano), o prazo de pagamento (até 60 meses), o valor da operação (até R\$ 135 mil), a porcentagem máxima de financiamento em relação ao valor do veículo (90%), o prazo máximo de carência (90 dias), a periodicidade para utilização do crédito especial (uma vez a cada três anos), a forma de garantia (alienação fiduciária do veículo) e os equipamentos adicionais permitidos



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

(adaptação para acessibilidade, taxímetro com biometria, luminoso e impressora).

A norma resultante da aprovação do PL teria vigência imediata.

Justifica o autor sua proposição afirmando que os taxistas vêm sofrendo com as altas taxas de juros na aquisição de veículos novos. O Senador Fernando Collor informa ainda que os financiamentos de veículos novos com recursos do BNDES têm atingido taxas de juros superiores a 20% ao ano, enquanto as operações com recursos livres ultrapassam 27% ao ano, em média. Em função disso, prossegue, vários municípios brasileiros vêm permitindo que o serviço de táxis seja prestado com veículos cada vez mais antigos, solução que é considerada indesejável por trazer riscos de acidentes, elevar os níveis de poluição atmosférica e elevar os custos de manutenção dos taxistas.

A matéria foi recebida pelo Plenário desta Casa em 9 de setembro de 2022, tendo sido encaminhada à Comissão de Serviços de Infraestrutura, e posteriormente à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), para decisão terminativa. Foi apresentada, no prazo regimental, a Emenda nº 1-T, do próprio Senador Fernando Collor. A emenda eleva o limite da operação para R\$ 200 mil, e inclui entre os itens financiáveis o kit para conversão do veículo para operação com Gás Natural Veicular (GNV).

II – ANÁLISE

Como cabe à CAE a decisão terminativa, passamos a analisar o mérito da proposta e da emenda apresentada sob a ótica do transporte individual público, conforme preconiza o art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal.

É verdade que os taxistas enfrentam uma situação muito difícil na grande maioria dos mercados. Portanto, o PL merece aprovação.

Contudo, há algumas ponderações a fazer. O empréstimo subsidiado não deve se tornar por si só fonte de renda para o taxista, na



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

forma da revenda do veículo adquirido em condições vantajosas antes do fim de sua vida útil. Assim, propomos que os empréstimos possam ser tomados a cada oito anos, idade que boa parte das prefeituras adota para a troca dos veículos, e que nos parece bastante razoável com a tecnologia atual. Por outro lado, o prazo máximo do financiamento seria estendido para abarcar esse tempo, reduzindo as prestações para os taxistas, de modo a aliviar seus caixas nos primeiros anos de operação, ou permitir investimentos maiores no serviço.

A emenda nº 1-T também é meritória. Os preços de veículos têm subido fortemente devido às restrições de produção causadas pela pandemia de covid-19, com os veículos mais baratos do Brasil atingindo já o patamar de 70 mil reais. E a maioria das cidades têm exigências de tamanho de porta-malas e potência mínima dos táxis que inviabiliza a compra de veículos populares para o serviço. Assim, o empréstimo de R\$ 135.000 para a aquisição de veículos novos exigirá significativo aporte de recursos próprios dos taxistas, o que não parece factível nesse momento.

Em relação ao GNV, embora seja uma boa tecnologia, fato é que o mundo caminha para a mobilidade elétrica, que apresenta vantagens evidentes não só em termos de emissões locais e globais, como também no seu custo operacional. A viabilidade econômica é melhor, justamente, para aqueles motoristas que percorrem mais quilômetros por dia, como é o caso dos veículos de aluguel. Sabemos, porém, que essa opção exige uma disponibilidade de estações de recarga que ainda não está totalmente desenvolvida, de modo que seu uso deve ser incentivado justamente por políticas públicas como a que analisamos aqui, de modo a criar uma massa crítica de veículos que atraia novos investimentos em infraestrutura. Notamos, porém, que o valor necessário para adquirir um veículo 100% elétrico ou híbrido *plug-in* compatível com o serviço de táxi pode chegar facilmente a R\$ 400 mil, motivo pelo qual propomos a elevação do valor máximo financiável para os taxistas que façam essa opção.

Reapresentamos o relatório após vista coletiva para incluir emenda sugerida pelo Senador Eduardo Braga, no sentido de incentivar os fabricantes e revendedores de veículos a oferecerem prazos mais longos de garantia para as baterias dos veículos. Optamos, no entanto, por não criar



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

obrigação legal nesse sentido, o que poderia atrasar a adoção de veículos elétricos no Brasil. Também não julgamos conveniente a criação de despesas orçamentárias ou o direcionamento de recursos do Pronampe diretamente para cobertura de defeitos com esses equipamentos, o que poderia gerar efeitos adversos, incentivando uma produção de menor qualidade.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela aprovação do PL nº 2.444, de 2022, e da emenda de nº 1-T, com as emendas que apresentamos a seguir:

EMENDA Nº -

Substituam-se, no art. 1º do PL nº 2.444, de 2022, as expressões “60 (sessenta) meses” e “três anos”, nas redações propostas respectivamente para o inciso II do *caput* e para o § 2º do *caput* do art. 3º-B da Lei nº 13.999, de 2020, por “noventa e seis meses”.

EMENDA Nº -

Substitua-se, no art. 1º do PL nº 2.444, de 2022, a redação proposta para o inciso III do *caput* do art. 3º-B da Lei nº 13.999, de 2020, pelo seguinte texto:

III – valor da operação limitado, conforme o tipo de veículo adquirido:

a) ao menor valor entre R\$ 360.000 (trezentos e sessenta mil reais) e 90% da soma dos custos dos seguintes itens:

1. veículo novo com tração elétrica e bateria recarregável por fonte externa, com ou sem motor auxiliar a combustão;
2. carregador de corrente alternada, fixo ou portátil, compatível com o veículo;
3. taxímetro com biometria, luminoso e impressora;
4. equipamento de adaptação para acessibilidade, quando for o caso; ou



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

b) ao menor valor entre R\$ 200.000 (duzentos mil reais) e 90% da soma dos custos dos seguintes itens:

1. veículo novo com tração por motor a combustão, ou por motor elétrico com bateria abastecida por motor a combustão, ou ambos;
2. conjunto completo para utilização do gás natural veicular, quando for o caso;
3. taxímetro com biometria, luminoso e impressora;
4. equipamento de adaptação para acessibilidade, quando for o caso;

EMENDA Nº -

Acrescente-se, no art. 1º do PL nº 2.444, de 2022, o seguinte parágrafo ao *caput* do art. 3º-B da Lei nº 13.999, de 2020:

§ 4º No caso da aquisição de veículos de que trata a alínea *a* do inciso III do *caput*, o prazo de financiamento é limitado ao prazo da garantia oferecida pelos fabricantes e/ou revendedores para a bateria de alta voltagem do veículo.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator