



CONGRESSO NACIONAL
Gabinete Senador Weverton

EMENDA Nº - CMMPV 1353/2026
(à MPV 1353/2026)

Dê-se nova redação aos arts. 3º e 4º; e acrescentem-se incisos IV e V ao § 1º do art. 3º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 3º** Obedecida a disponibilidade orçamentária e financeira, fica a União autorizada a destinar até R\$ 14.500.000.000,00 (quatorze bilhões e quinhentos milhões de reais) para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a pessoas físicas ou jurídicas de direito privado para aquisição de caminhões e caminhões-tratores novos ou seminovos, automóveis destinados à prestação de serviços de táxi, novos e seminovos, bem como de ônibus, microônibus e implementos rodoviários novos, para renovação de frota.

§ 1º

IV – taxista pessoa física, registrado junto ao órgão municipal ou distrital competente, que comprove regularidade fiscal e operacional;

V – cooperativas e associações de taxistas legalmente constituídas.

.....”

“**Art. 4º** Observado o disposto no ato a que se refere o art. 3º, § 14, o Conselho Monetário Nacional poderá estabelecer condições diferenciadas de taxas, prazos e carência na aquisição de veículo novo para transporte de cargas ou prestação de serviços de táxi:

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A obsolescência tecnológica da frota de táxi brasileira constitui um problema estrutural que compromete tanto a viabilidade econômica da



categoria quanto a eficiência alocativa de recursos públicos destinados à renovação de frotas de transporte.

Aproximadamente 500 mil taxistas formalizados operam com veículos cuja idade média ultrapassa dez anos, situação que reduz significativamente a competitividade desses profissionais. Enquanto plataformas de mobilidade urbana oferecem frotas modernas e eficientes, taxistas tradicionais enfrentam veículos obsoletos que consomem mais combustível, quebram com frequência e afastam clientes exigentes. O resultado é previsível: margens operacionais comprimidas, impossibilidade de competir e, para muitos, a informalidade como única saída.

A Medida Provisória 1353/2026, ao destinar R\$ 14,5 bilhões para linhas de financiamento reembolsável destinadas à renovação de frota, reconheceu a importância de políticas de crédito diferenciado para agentes econômicos vulneráveis; contudo, sua redação atual exclui de facto transportadores urbanos de passageiros, os taxistas. A presente emenda visa corrigir essa lacuna regulatória, incluindo taxistas como beneficiários das linhas de financiamento e autorizando o Conselho Monetário Nacional a estabelecer condições diferenciadas de taxa, prazo e carência para essa categoria, alinhando-se aos princípios de sustentabilidade econômica, social e ambiental consagrados na Lei Complementar nº 214/2025.

O fundamento teórico dessa intervenção repousa na análise de falha de mercado caracterizada por assimetria informacional e restrição de acesso a crédito para agentes de baixa renda. Estudos do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2023) demonstram que cada real investido em renovação de frota de transporte urbano gera multiplicador econômico de R\$ 3,20 em impacto direto e indireto, através da cadeia de produção, distribuição, manutenção e serviços correlatos. Taxistas, enquanto categoria profissional, apresentam perfil econômico específico: 67% possuem renda familiar mensal entre 2 e 5 salários mínimos, situando-se em faixa de vulnerabilidade econômica que sofre impacto desproporcional em cenários de crise.

A restrição de acesso a crédito em condições viáveis impede que esses agentes realizem investimentos em capital fixo necessários à manutenção da competitividade, criando ciclo vicioso de deterioração de frota, aumento de custos operacionais e pressão para informalização.



A emenda à Medida Provisória 1353/2026 muda esse cenário. Ao incluir taxistas como beneficiários das linhas de financiamento para renovação de frota, o governo reconhece uma realidade que a legislação anterior ignorava: transportadores urbanos de passageiros são tão essenciais quanto transportadores de carga e estão tão estilhaçados quanto.

Nesse contexto, a intervenção via política de crédito diferenciado não constitui subsídio, mas correção de falha de mercado que impede a alocação eficiente de recursos e a realização de investimentos produtivos socialmente desejáveis.

A emenda, portanto, não constitui medida isolada de política de crédito, mas instrumento integrado de política pública que articula objetivos econômicos (geração de emprego, aumento de arrecadação), sociais (inclusão produtiva de categoria vulnerável, melhoria de renda) e ambientais (redução de emissões, melhoria de saúde pública), alinhando-se aos compromissos internacionais do Brasil e aos princípios de sustentabilidade consagrados na legislação tributária e ambiental recente.

Sala da comissão, 6 de maio de 2026.

Senador Weverton
(PDT - MA)

