



EXM nº 1360/2026

Brasília, 11 de junho de 2026.

Senhor Presidente da República,

Submetemos à sua consideração proposta de Medida Provisória que altera a Lei nº 12.087, de 11 de novembro de 2009, a Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020, e a Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, com o objetivo de 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), viabilizando condições de prazo e custo inacessíveis pelo crédito privado.

Ainda, as alterações legislativas propostas são necessárias para conferir suporte normativo a esse arranjo. A Lei nº 12.087, de 2009, é modificada para incluir os novos beneficiários entre os destinatários elegíveis das garantias dos fundos garantidores de risco de crédito. A Lei nº 13.999, de 2020, é alterada para autorizar a utilização de recursos não comprometidos do FGO nas operações vinculadas ao FIIS, com garantia de até 100% do valor individual de cada operação e limite de 50% da carteira de cada instituição financeira. A Lei nº 14.947, de 2024, é alterada para incluir a renovação de frota e infraestrutura de descarbonização do transporte urbano individual, como por exemplo a ampliação de infraestrutura de serviço de troca de baterias e sistemas de recarga, entre os objetos de aplicação do FIIS e para estruturar integralmente o funcionamento destas linhas de financiamentos, com definição de agentes financeiros, critérios de elegibilidade, fluxo de verificação, consentimento do mutuário e mecanismos de monitoramento e prestação de contas.

A proposta busca instituir base legal para a criação de linha de crédito voltada a trabalhadores que exercem atividades remuneradas de entrega de mercadorias, transporte individual de passageiros ou transporte urbano de cargas, especialmente por meio de motocicletas, motonetas e demais veículos elegíveis, e financiamento para a ampliação de infraestrutura e equipamentos, em especial para o serviço de troca de baterias e sistemas de recarga, com foco no aumento de escala da mobilidade elétrica nos centros urbanos, observados critérios de segurança, eficiência, habilitação dos fabricantes, regularidade dos beneficiários e mitigação de impactos sociais, econômicos e ambientais dos deslocamentos urbanos.

Ademais, a proposta apresenta os mecanismos de verificação de elegibilidade dos beneficiários das linhas de financiamento, ao autorizar o compartilhamento, com o Ministério do

Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e com os agentes financeiros, das informações estritamente necessárias à análise do enquadramento dos solicitantes. Essa previsão permite que a elegibilidade seja aferida de forma segura, objetiva e compatível com a diversidade de situações abrangidas pela medida, incluindo trabalhadores vinculados a plataformas digitais, profissionais de transporte público individual de passageiros, beneficiários identificáveis em bases de dados federais e trabalhadores com vínculo formal de emprego.

A medida se insere no esforço do Governo Federal de formular respostas concretas às transformações recentes do mundo do trabalho, em especial à expansão do trabalho mediado por plataformas digitais. Esse fenômeno ampliou oportunidades de geração de renda, inserção produtiva e prestação de serviços urbanos, mas também revelou vulnerabilidades relevantes, relacionadas à transferência de custos operacionais aos trabalhadores, à dificuldade de acesso a crédito em condições adequadas, à exposição a riscos de trânsito, à ausência de infraestrutura mínima de apoio e à necessidade de maior proteção social.

O Brasil conta hoje com mais de 2 milhões de trabalhadores ativos em plataformas digitais de transporte de passageiros e entrega de mercadorias. Esses trabalhadores respondem por parcela crescente dos deslocamentos urbanos de curta distância, das entregas do comércio eletrônico e do abastecimento do comércio local. O veículo e seu abastecimento energético é, para essa categoria, o principal instrumento de trabalho e fonte de custo operacional. A aquisição, manutenção e eventual substituição do veículo, assim como os custos de suprimento energético, consomem parcela da renda bruta e determinam diretamente a viabilidade econômica da atividade.

Apesar dessa relevância, os trabalhadores por plataforma enfrentam condições desfavoráveis de acesso ao crédito. Por serem, em sua maioria, trabalhadores autônomos com renda variável e sem vínculo empregatício formal, são enquadrados pelo sistema financeiro em perfis de maior risco, o que resulta em taxas de juros elevadas, prazos curtos e exigências de garantia incompatíveis com sua realidade. O efeito prático é a manutenção de frotas envelhecidas: veículos mais velhos implicam maior custo de manutenção, maior consumo de combustível, maior emissão de poluentes e maior risco de acidentes. Destaque-se que, motofretistas e mototaxistas figuram entre as categorias com maior índice de sinistralidade no trânsito brasileiro, com consequências graves e frequentes para a integridade física dos próprios trabalhadores e de terceiros.

Nesse contexto, vale destacar que a eletrificação da frota de veículos brasileira também é um objetivo que deve ser perseguido diante dos desafios trazidos pela crise ambiental e climática e a transição energética eminentemente necessária. O Programa Mover do Governo Federal trouxe avanços ao proporcionar incentivos para a aquisição de veículos elétricos, mas a infraestrutura ainda é um gargalo latente, em especial para motocicletas para uso em atividade remunerada de entregas e transporte de passageiros. O custo operacional da moto elétrica é mais baixo do que a tradicional, o que tem potencial de gerar ganho de renda para o trabalhador, mas a autonomia desses veículos, de 60 km, ainda é um gargalo, já que um motofretista roda em média em uma cidade como São Paulo, em torno de 130 Km por dia.

Entretanto, a expansão da eletromobilidade depende não apenas da disponibilidade de veículos, mas também da consolidação de modelos de negócio capazes de reduzir barreiras de acesso à tecnologia, em especial na disponibilização de infraestrutura para serviço de troca de baterias e sistemas de recarga. Merece destaque particular o modelo conhecido como *Battery-as-a-Service* (BaaS), no qual a bateria deixa de constituir ativo adquirido pelo usuário e passa a ser disponibilizada como serviço. Essa estrutura reduz o investimento inicial necessário para aquisição do veículo, melhora a gestão do ciclo de vida das baterias e favorece a disseminação da eletromobilidade entre trabalhadores de menor renda, uma vez que, a partir desse serviço, o trabalhador acessa pontos de apoio de troca imediata de bateria

disseminados pela cidade. Para a eletrificação gradual da frota de motocicletas é necessário que esse serviço e a infraestrutura envolvida ganhe escala no país.

A urgência da medida decorre da necessidade de implementar ações concretas já identificadas no âmbito do Governo Federal para reduzir o consumo de combustíveis fósseis seja pelo uso de veículos mais eficientes seja pela difusão de veículos movidas por fontes energéticas mais limpas, assim como para propiciar melhores condições produtivas aos trabalhadores por aplicativo, atividade e categoria ocupacional que carecem de melhores condições de trabalho e meios adequados para reduzir a volatilidade da renda gerada. O setor cresce rapidamente, envolve milhões de trabalhadores, possui elevado grau de exposição a riscos e depende de bem produtivo essencial, cujo custo de aquisição e manutenção impacta diretamente a renda líquida do trabalhador.

Ainda, passos concretos para a eletrificação gradual da frota desses veículos, a partir de incentivo à escala de infraestrutura de serviço de troca de baterias e sistemas de recarga nas cidades, é essencial e urgente frente à necessidade de descarbonização, dadas as crises ambiental e climática, e os compromissos de redução de emissões assumidos pelo país. A demora na criação do instrumento legal manteria esses trabalhadores submetidos a crédito caro, maior exposição à condições de trabalho precárias, maior vulnerabilidade econômica e dificuldade de renovação de seus instrumentos de trabalho, além de comprometer o cumprimento de metas ambientais e climáticas assumidas pelo Brasil.

A relevância, por sua vez, decorre do caráter transversal da proposta. A Medida Provisória articula política social e de trabalho, política de crédito, mobilidade urbana, infraestrutura, segurança viária, desenvolvimento industrial, descarbonização e sustentabilidade ambiental, além de inclusão produtiva. Trata-se de intervenção pública direcionada a um público vulnerável, mas economicamente ativo, que presta serviço relevante à dinâmica urbana contemporânea e cuja atividade se tornou essencial para consumidores, empresas, comércio local e cadeias de abastecimento de curta distância.

Quanto aos aspectos orçamentários-financeiro, a presente Medida Provisória não implica aumento de despesa, pois apenas promove alterações na Lei do FIIS para permitir que o Fundo disponibilize linhas de financiamento reembolsável destinadas a investimentos em infraestruturas, equipamentos e renovação da frota de veículos de serviços de transporte urbano individual de passageiros ou de cargas, conforme critérios a serem definidos e observada a disponibilidade orçamentária e financeira. Vale destacar que essas linhas de financiamento não terão garantia do Tesouro Nacional e os seus riscos serão integralmente assumidos pela instituição financeira concedente do crédito, tratando-se, portanto, de despesa de natureza financeira, que não gera impacto fiscal primário.

Por fim, a Medida Provisória fortalece a capacidade do Estado brasileiro de responder às novas formas de trabalho e mobilidade com instrumentos modernos, baseados em dados, crédito orientado, garantias públicas, contrapartidas privadas e governança interministerial. Ao permitir que o FIIS apoie a renovação de frota e a infraestrutura de descarbonização em serviços urbanos de passageiros e cargas, a proposta amplia o alcance social do Fundo e contribui para que inovação tecnológica, mobilidade, trabalho digno e desenvolvimento produtivo avancem de forma integrada.

São essas, Senhor Presidente, as razões que justificam o encaminhamento da anexa proposta de Medida Provisória.

Respeitosamente,



Documento assinado com Certificado Digital por **Marcio Fernando Elias Rosa, Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços**, em 11/06/2026, às 19:29, conforme horário oficial de Brasília, com o emprego de certificado digital emitido no âmbito da ICP-Brasil, com fundamento no art. 6º, caput, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

Nº de Série do Certificado: 0XF3C31C332AE1F59895811909



Documento assinado com Certificado Digital por **Dario Carnevalli Durigan, Ministro de Estado da Fazenda**, em 12/06/2026, às 06:45, conforme horário oficial de Brasília, com o emprego de certificado digital emitido no âmbito da ICP-Brasil, com fundamento no art. 6º, caput, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

Nº de Série do Certificado: 0X6771DAD05A22B5C3CE96A67A



A autenticidade do documento pode ser conferida informando o código verificador **7633171** e o código CRC **99E3C3FD** no site:

https://protocolo.presidencia.gov.br/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0

Referência: Processo nº 00333.002548/2026-70

SEI nº 7632937