



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1305/2025
(à MPV 1305/2025)

Acrescentem-se arts. 4º-1 a 4º-3 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 4º-1.** A Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 28.**
.....

V – circuito turístico: itinerários intermunicipais ou interestaduais entre cidades ou regiões de interesse turístico, podendo se dar em trecho apenas de ida ou apenas de volta, com liberdade de parada ou escalas, mediante remuneração, fracionado ou não entre os usuários.’ (NR)”

“**Art. 4º-2.** A Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 29.**
.....

III – os itinerários que compõem os circuitos turísticos, em interlocução com as secretarias estaduais e municipais, pela condição do município ou da região brasileira de trabalhar o turismo como política pública de desenvolvimento econômico e geração de emprego e renda.’ (NR)”

“**Art. 4º-3.** A Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 29-A.** Também se considera transportadora turística a pessoa jurídica que utiliza veículo próprio ou de terceiros para o transporte remunerado de passageiros para realização de



viagens compartilhadas solicitada exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Parágrafo único. As transportadoras turísticas devem manter seguro de responsabilidade civil e devem observar os requisitos de segurança e higiene estabelecidos pelas autoridades. As viagens deverão ser previamente comunicadas para a Agência Nacional de Transporte Terrestre obrigatoriamente por meio eletrônico antes do início de cada viagem.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda modificativa e aditiva tem por objetivo adequar as disposições da medida provisória à natureza do transporte coletivo rodoviário privado, por frete prevendo a inclusão de modalidade de circuito turístico rodoviário com maior flexibilidade para o prestador de transporte turístico, contratante e usuário, para o fomento das rotas com potencial turístico e turismo de proximidades identificadas pelo Ministério do Turismo em parceria com as secretarias estaduais e municipais das regiões turísticas brasileiras.

Em se tratando de transporte coletivo privado conectado por plataformas, modelo diverso do fretamento tradicional e do transporte aberto ao público, entende-se importante resguardar a efetividade do uso da tecnologia para o compartilhamento do sistema viário, bem como de garantir que o usuário possa se beneficiar da modicidade dos preços, afastando a aplicação da mesma lógica regulatória dos modelos já regulados, que impõe ao transporte privado a obrigação do retorno e a impossibilidade de sobreposição de viagens de um ou mais grupos no mesmo itinerário.

Portanto, em nosso entender, a aprovação das emendas propostas melhorará o ambiente de negócios turísticos, reduzirá a incerteza jurídica



sobre o segmento e fortalecerá a indústria turística brasileira, aumentando os investimentos e a capacidade de geração de emprego e renda do setor turístico.

Não menos importante reforçar a competência das autoridades da administração direta e indireta, federais e dos estados, para autorizar, permitir ou conceder o serviço de transporte de passageiros por frete, bem como de estabelecer as condições técnicas e de segurança para essa atividade. Nesse sentido, observa-se a importância de alavancar o turismo por meio da garantia de maior liberdade de contratação das viagens por demanda, de natureza privada. Trata-se da previsão de poder contratar a viagem por trecho, o que é defendida pelo Ministério do Turismo, na forma da criação de circuitos rodoviários turísticos ^[1], e que tem como política pública o desenvolvimento do turismo de proximidades (viagens turísticas realizadas até 300 kms da origem), bem como da possibilidade do fracionamento do frete entre os usuários ou clientes da transportadora, modelo que é usualmente praticado pelo setor aéreo - e também para o transporte de cargas para redução dos custos para usuários e a cadeia logística -.

Chama atenção o fato de que apesar do potencial turístico brasileiro e da importância de se estimular as atividades econômicas do turismo por meio da cadeia de agentes que prestam serviços turísticos direta e indiretamente, o transportador rodoviário de passageiros por frete é de longe o agente econômico que menos se beneficia das políticas públicas de fomento e regulação setorial.

Isto posto, a presente emenda converge no sentido da atualização da Política Nacional de Turismo para que absorvam as necessidades dos agentes turísticos e das atividades turísticas que evoluíram no tempo, valendo destacar que com relação aos transportadores turísticos e o transporte de passageiros por frete, as projeções econômicas apresentadas por consultoria econômica ^[2] revelam que o setor tem o potencial de adicionar R\$ 2,7 bilhões ao PIB, gerando mais de 63,5 mil postos de trabalhos e uma arrecadação federal de R\$ 463 milhões.



[1] _ Fonte: Ministério do Turismo em Nota Técnica 2/2021/CGMob/
DOPC

Proc. No: 72031.003891/2020-51

[2] _ LCA Consultores em Audiência Pública Ordinária, 25/05/2022
- Abertura de mercado do transporte rodoviário de passageiros. [https://
www.camara.leg.br/evento-legislativo/65323](https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/65323) Acessado em outubro de 2022.

Sala da comissão, 4 de agosto de 2025.

Deputado Bacelar
(PV - BA)

