



# CONGRESSO NACIONAL

## EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1305, de 2025**, que *"Dispõe sobre a isenção da cobrança da taxa de verificação inicial e subsequente de taxímetro."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Deputado Federal Luiz Carlos Hauly (PODEMOS/PR)	001
Deputado Federal Aureo Ribeiro (SOLIDARIEDADE/RJ)	002
Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	003
Senador Ciro Nogueira (PP/PI)	004
Senadora Soraya Thronicke (PODEMOS/MS)	005; 006
Deputado Federal Dagoberto Nogueira (PSDB/MS)	007
Deputado Federal Pedro Uczai (PT/SC)	008; 009
Senador Alessandro Vieira (MDB/SE)	011; 012
Deputado Federal Bacelar (PV/BA)	013; 014

**TOTAL DE EMENDAS: 13**



Página da matéria



CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMMPV 1305/2025  
(à MPV 1305/2025)**

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

**“Art.** Fica instituído, no âmbito de cada unidade da Federação, o Cadastro Estadual Unificado de Condutores de Transporte Individual Remunerado de Passageiros, com a finalidade de integrar, em plataforma digital única, os seguintes profissionais:

**I** – os taxistas de que trata o art. 3º da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011;

**II** – os motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

**§ 1º** O Cadastro Unificado possibilitará aos usuários a chamada de serviços de transporte de forma ampla, segura, transparente e eficiente, promovendo a concorrência leal entre os condutores cadastrados.

**§ 2º** Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal:

**I** – regulamentar o serviço de transporte individual remunerado de passageiros;

**II** – fiscalizar as atividades dos condutores cadastrados;

**III** – estabelecer os requisitos técnicos, operacionais e econômicos para a atuação local da plataforma de chamada integrada.

**§ 3º** O Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas – SEBRAE apoiará a criação, o desenvolvimento, a implementação e a manutenção da plataforma digital de chamada de serviços de transporte.

**§ 4º** A plataforma digital deverá assegurar:

**I** – a isonomia e a livre concorrência entre os profissionais cadastrados;

**II** – a transparência das informações prestadas aos usuários;



LexEdit  
\* C D 2 5 9 4 1 7 2 7 6 3 0 0 \*

**III – a proteção dos dados pessoais, nos termos da Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (LGPD);**

**IV – a integração com os sistemas municipais de regulamentação e fiscalização.”**

## **JUSTIFICAÇÃO**

A presente Emenda o visa promover a integração tecnológica e regulatória entre os dois principais segmentos de transporte individual remunerado de passageiros no Brasil: os taxistas, regidos pela Lei nº 12.468/2011, e os motoristas de aplicativos, regidos pela Lei nº 12.587/2012.

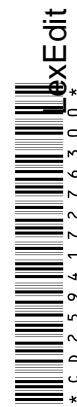
Ambas as categorias exercem atividades similares, mas enfrentam tratamento jurídico e econômico desigual, com custos regulatórios e obrigações distintas, o que tem acentuado a concorrência desleal e fragilizado a sustentabilidade dos profissionais mais regulamentados – os taxistas.

O Cadastro Estadual Unificado e a criação de uma plataforma digital de chamadas com apoio institucional do SEBRAE permitirão que os dois segmentos disputem a preferência dos usuários com equidade, transparência e segurança.

Além disso, a centralização das informações em ambiente digital facilitará a fiscalização pelos entes municipais, o que poderá incrementar a arrecadação de tributos locais e melhorar a regulação do setor.

A medida contribui, ainda, para a modernização dos serviços urbanos de transporte, o fortalecimento do empreendedorismo, a segurança dos usuários e a defesa do interesse público, com respeito à autonomia municipal prevista na Constituição Federal.

Diante disso, solicito o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta Emenda, que representa um passo decisivo rumo à justiça concorrencial e ao fortalecimento do transporte urbano no país.



Sala da comissão, 15 de julho de 2025.

**Deputado Luiz Carlos Hauly  
(PODEMOS - PR)  
DEPUTADO FEDERAL**



\* C D 2 5 9 4 1 1 7 2 7 6 3 0 0 \*



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259417276300>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Carlos Hauly

**EMENDA Nº - CMMMPV 1305/2025  
(à MPV 1305/2025)**

Suprime-se o parágrafo único do art. 2º da Medida Provisória.

**JUSTIFICAÇÃO**

A emenda propõe a isenção permanente das taxas de verificação inicial e subsequente de taxímetro.

A Medida Provisória reconhece a importância de aliviar os custos operacionais dos taxistas ao conceder a isenção dessas taxa por um período de cinco anos. Contudo, a natureza contínua dos desafios enfrentados pela categoria, como o aumento dos custos operacionais, a não atualização do valor das corridas e a crescente concorrência de novas modalidades de transporte de passageiros, exige uma solução de mais longo prazo.

A isenção permanente dessa taxa, portanto, como propõe a emenda, representa um impacto fiscal marginal, conforme já apontado na própria Exposição de Motivos da MPV. Estender a isenção de forma definitiva consolidará o apoio à sustentabilidade do serviço de táxi, permitindo que os profissionais da área tenham maior previsibilidade em seus custos e uma melhoria duradoura em sua renda.

Assim, pedimos o apoio para aprovação da emenda.

Sala da comissão, 16 de julho de 2025.

**Deputado Aureo Ribeiro  
(SOLIDARIEDADE - RJ)**



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250366875700>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Aureo Ribeiro





CONGRESSO NACIONAL  
DEPUTADO CARLOS ZARATTINI

**EMENDA Nº - CMMMPV 1305/2025  
(à MPV 1305/2025)**

Dê-se nova redação à Medida Provisória nos termos dos itens 1 e 2 a seguir.

**Item 1** – Acrescentem-se parágrafo único ao art. 3º e art. 4º à Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, ambos na forma proposta pelo art. 4º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

**“Art. 3º .....**

**Parágrafo único.** O taxista poderá ceder os direitos decorrentes da autorização para exploração do serviço de táxi para outro taxista, inclusive por sucessão legítima, desde que o taxista, cessionário ou herdeiro, preencha os requisitos previstos na legislação local, com a anuência do poder público municipal ou distrital.” (NR)

**“Art. 4º** Fica garantida aos associados de sociedades cooperativas de taxistas a cessão de direitos à exploração do serviço de táxi juntamente com a transferência patrimonial referente à quota-parte do capital social da cooperativa, desde que haja a anuência do poder público local e o cessionário ou herdeiro cumpra os requisitos definidos na lei municipal ou distrital.” (NR)

**Item 2** – Acrescente-se art. 4º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

**“Art. 4º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

**‘Art. 18. ....**

.....

**IV** – definir os requisitos para a cessão dos direitos à exploração dos serviços de transporte público individual



\* C D 2 5 2 1 5 2 3 1 4 0 0 \* LexEdit

de passageiros (táxi), respeitando-se os direitos já previstos nas normas municipais vigentes.' (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

Proponho a presente emenda a Medida Provisória nº 1305/2025 para alterar a Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a fim de garantir o direito à cessão não onerosa dos direitos à exploração do serviço de transporte público individual de passageiros e atribuir aos Municípios a competência para definir os seus requisitos.

A Lei nº 12.865, de 2013, incluiu o artigo 12-A, §§ 1º, 2º e 3º na Lei 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana para tratar da transferência do direito à exploração de serviços de táxi entre vivos e por sucessão.

Por maioria de votos dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, em sede de controle concentrado, os parágrafos 1º, 2º e 3º do artigo 12-A da lei 12.587, de 2012, foram declarados inconstitucionais. Houve modulação para que a produção de efeitos da inconstitucionalidade acontecesse a partir de 05 de abril de 2025.

Como bem destacou o Excelentíssimo Ministro Gilmar Mendes ao votar favoravelmente à modulação dos efeitos:

- A declaração de inconstitucionalidade das normas impugnadas "leva a uma situação de extrema insegurança jurídica às relações já consolidadas, em relação àqueles que detinham a outorga do serviço de táxi, usando-o como fonte de renda; àqueles que adquiriram a outorga por meio de transferência para o mesmo fim; ou ainda àqueles que receberam por herança o direito de sua exploração". (grifei)
- "Ademais, as normas declaradas inconstitucionais possuem relação direta com a política de mobilidade urbana praticada em mais de 5.000 municípios em todo o país - e, em alguns deles, inclusive, consolida práticas



\* C D 2 5 2 1 5 2 3 1 4 0 0 \* LexEdit

admitidas há longa data pelas legislações locais e/ou consagradas pelos respectivos usos e costumes - , do que se infere que a declaração de constitucionalidade de que se trata, além de ter inevitável repercussão nos sistemas viário e de transporte público, bem como no trânsito e na qualidade de vida das pessoas, também apresenta desdobramentos importantes nas searas econômica e social, já que muitas famílias, ainda hoje, têm como atividade exclusiva ou principal a exploração dos serviços de táxi, sendo tal atividade, a um só tempo, responsável por sua subsistência e, ainda, frequentemente, consubstanciadora de seu patrimônio mínimo, estando caracterizado, outrossim, o excepcional interesse social. (grifei)

Os Ministros Alexandre de Moraes, Edson Fachin, Marco Aurélio e Dias Toffoli votaram pela improcedência da ADI nº 5337. Dentre outros fundamentos, observa-se que o conceito de utilidade pública adotado para o serviço de táxi se difere dos conceitos de permissão e concessão, uma vez que estes são atos administrativos que mantém a titularidade do serviço em favor do Estado, o qual apenas concede ou permite que particulares substituam ou complementem a atividade estatal por meio de procedimento licitatório.

Já o serviço de táxi - de utilidade pública - consiste na exploração de um serviço privado mediante autorização, fiscalização e regulação do poder público local, não havendo que se falar em necessidade de procedimento licitatório.

Nesse sentido, como salientado pelo Excelentíssimo Ministro Edson Fachin, em seu voto pela improcedência da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 5337, há que se temperar a aplicação dos princípios constitucionais. Veja-se:

1. Em primeiro lugar, o serviço de táxi, em razão de sua natureza de serviço de utilidade pública, prestado por particular, não se vincula às exigências licitatórias insculpidas nos arts. 37, XXI, e 175 da CRFB/88. Em outras palavras, as elevadas exigências de moralidade, isonomia e igualdade de chances que caracterizam este



LexEdit  
CD252152314000\*

regime jurídico não se aplicam, em igual intensidade, ao serviço de táxi.(grifei)

Diversos Municípios já se manifestaram no sentido de que não autorizarão mais a transferência de direitos a partir de 4 de abril de 2025, mesmo havendo legislações municipais em plena vigência, o que implicará a judicialização da matéria em larga escala no país.

O artigo 30, inciso I da Constituição Federal estabelece que compete aos Municípios legislar sobre assuntos de interesse local. Os artigos 12 e 18, I da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, definem, respectivamente, que o serviço de táxi é considerado um serviço de utilidade pública e que a regulamentação dos serviços de transporte urbano é atribuição dos Municípios.

A partir de tal competência, desde 1969, mais de 5.000 Municípios editaram as suas leis, decretos, portarias, regulamentos e demais normas infralegais cuidando do serviço de táxi, a forma de seleção e os requisitos para transferência dos direitos. Tal cenário, justificou a opção de milhares de pessoas e suas famílias que dedicaram suas vidas profissionais e seus recursos ao segmento do táxi, contando com a possibilidade de sucessão e da transferência de tais direitos.

Apenas a título de exemplo, no Município de São Paulo, o artigo 19 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, em plena vigência, permite a transferência de alvará de estacionamento, nos termos dos artigos 19 e 21, *in verbis*:

Art. 19 - Fica permitida a transferência de alvará de estacionamento de pessoas jurídicas ou físicas para quem, satisfazendo as exigências legais e regulamentares, possa executar o serviço de transporte individual de passageiros por meio de táxi.

Art. 21 - Atendidas as formalidades legais e regulamentares, a transferência do Alvará será procedida mediante o cancelamento do anterior e expedição de outro em nome do adquirente do veículo, e pelo prazo restante do primitivo.

A lei vigora há mais de 50 (cinquenta) anos, consolidando situações fáticas já detalhadamente expostas na ementa do julgamento da ADI 5337. Ademais, a vedação da transferência implica restrição à liberdade profissional, uma vez que o veículo táxi utilizado não terá



LexEdit  
CD252152314000

qualquer valor caso o adquirente, outro taxista, não possa explorar a sua profissão, cujo direito decorre do texto constitucional e da legislação.

É importante lembrar que os veículos táxis são majoritariamente adquiridos por meio de financiamento bancário com prazo médio de 60 meses, além de contar com os benefícios fiscais relativos ao IPI e ao ICMS, os quais devem ser pagos integralmente na hipótese de alteração da categoria de táxi para veículo particular, ou seja, na hipótese de falecimento, além das dívida bancária, a família ainda terá de arcar com os tributos, caso tenha de modificar a categoria do veículo pela vedação à transferência.

Há mais de 600 mil taxistas e suas famílias que sobrevivem única e exclusivamente do serviço de táxi. É bastante comum o cenário familiar com o avô taxista, o filho taxista e o neto taxista. O investimento no veículo táxi é muitas vezes o único patrimônio familiar e o serviço a única fonte de sustento.

Outro ponto importante é que a possibilidade de cessão gratuita dos direitos de exploração do serviço de táxi não interfere na liberdade do poder público local quanto à expansão ou redução do número de autorizatários com base na sua política de mobilidade urbana, independentemente do direito à transferência dos direitos entre vivos ou por sucessão legítima.

A reserva de mercado e a comercialização de outorgas adotadas como fundamento para decidir pelo Excelentíssimo Ministro Luiz Fux (Relator) não mais subsistem, especialmente a partir da dominação do mercado pelas empresas de aplicativos que levou muitos taxistas a abandonarem a profissão e acabar com a cobrança de valores.

Os recentes editais lançados pela Prefeitura de São Paulo confirmam que os alvarás de estacionamento têm sido outorgados a taxistas que atendam os requisitos legais<sup>1</sup> sem qualquer necessidade de se impedir a cessão não onerosa a terceiros e por sucessão.

A relevância da medida está assentada na evidente alteração da situação de fato que gerou a procedência da ADI 5337, uma vez que: (i) as plataformas de transporte neutralizaram a

---

[1] [https://capital.sp.gov.br/web/mobilidade/w/saiba\\_como\\_e\\_e\\_como\\_funciona/taxi/369011](https://capital.sp.gov.br/web/mobilidade/w/saiba_como_e_e_como_funciona/taxi/369011)



\* C D 2 5 2 1 5 2 3 1 4 0 0 \* LexEdit

comercialização de outorgas; (ii) a concorrência fez com que milhares de taxistas depositassem as suas outorgas; (iii) há diversos editais em andamento para seleção de novos taxistas, o que comprova que a cessão de direitos à exploração não mitiga e não impacta na liberdade do poder público local de outorgar livremente autorizações; (iii) por não se tratar de serviço público, a aplicação do artigo 5º e 37 da CF/88 e os princípios da isonomia e da impessoalidade não incidem com a mesma intensidade em razão do conceito de utilidade pública; (iv) o princípio da segurança é violado pelo fato de que milhares de taxistas investiram suas vidas e seu patrimônio no táxi sem imaginar que após quase 60 anos do início da vigência das leis locais, haveria a proibição.

A urgência decorre do fato de que, **a partir de 4 de abril de 2025**, quando expirou o prazo concedido na modulação de efeitos estipulada na ADI 5337, os Municípios e o Distrito Federal poderão criar óbices às transferências, o que causará pesados danos aos taxistas e suas famílias, sobretudo àqueles que possuem financiamento bancário e se valeram dos benefícios fiscais do ICMS e do IPI, bem como aos associados em cooperativas cuja filiação exige a titularidade da outorga, razão pela qual gerará a distribuição de milhares de ações judiciais para discutir a vigência das legislações locais e distrital, que preveem e garantem as transferências.

Por estas razões, submeto a presente emenda e gostaria de contar com o apoio para sua aprovação.

Sala da comissão, 16 de julho de 2025.

**Deputado Carlos Zarattini  
(PT - SP)**



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252152314000>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Zarattini





## **CONGRESSO NACIONAL**

**EMENDA Nº - CMMVP 1305/2025  
(à MPV 1305/2025)**

Dê-se nova redação ao inciso II do *caput* do art. 3º da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, na forma proposta pelo art. 4º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

**“Art. 3º .....**  
.....  
**II – curso de relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros, elétrica básica de veículos, promovido por entidade reconhecida pelo**

JUSTIFICAÇÃO

A alteração proposta visa alterar a lei que regulamenta a profissão de taxista (Lei nº 12.468, de 2011) para possibilitar a realização dos cursos exigidos na modalidade à distância, modelo já testado em diversos municípios, de forma efetiva, durante a Pandemia Covid-19, e que permitirá maior flexibilidade aos profissionais para cumprirem as exigências de formação para suas atividades profissionais.

Sala da comissão. — de — de

## **Senador Ciro Nogueira (PP - PI)**





CONGRESSO NACIONAL

GABINETE DA SENADORA SORAYA THRONICKE

**EMENDA Nº - CMMMPV 1305/2025  
(à MPV 1305/2025)**

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

**Art.** Fica autorizado o uso de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede para intermediar a contratação, por demanda compartilhada, de viagem coletiva interestadual ou internacional de passageiros.

**§1º** São diretrizes da contratação de viagens compartilhadas por plataformas digitais:

I – ampliação da competitividade entre os serviços e liberdade de escolha dos usuários;

II – integração dos diferentes modos de transporte;

III – fomento ao turismo e ao turismo de proximidade;

IV – racionalização do uso da infraestrutura com menor impacto ambiental;

V – compartilhamento de recursos operacionais autorizados pela ANTT;

VI – vedação à imposição de limites na quantidade de veículos e operadores vinculados ao sistema;

VII – liberdade para atendimento da demanda.

**§2º** Para os fins deste artigo, entende-se como:



I – operadora de transporte: pessoa jurídica com autorização para operar o serviço coletivo por frete, com frota e motoristas cadastrados na ANTT;

II – plataforma de tecnologia: ambiente digital restrito, acessado por usuários cadastrados, que intermedeia a viagem com inteligência de oferta e demanda;

III – viagem compartilhada: aquela contratada exclusivamente por meio da plataforma digital, por um ou mais grupos, com rateio de custos e itinerário comum.

#### §3º São obrigações da plataforma de tecnologia:

I – garantir o cumprimento de gratuidades e descontos legais previstos no transporte interestadual e internacional;

II – não cancelar viagens com menos de 72 horas de antecedência, sob pena de compensação em dobro ao usuário prejudicado;

III – disponibilizar à ANTT acesso às informações de viagens em tempo real ou em até 24h em caso de falha;

IV – fornecer relação atualizada das operadoras parceiras, com documentação de outorga e registros fiscais, mantendo-a por 1 ano;

V – controlar o limite de jornada dos motoristas vinculados às operadoras;

VI – garantir uso de veículos com idade e manutenção compatíveis com as exigências do transporte regular coletivo interestadual;

VII – assegurar o licenciamento da viagem até o momento da partida e comunicar eventuais cancelamentos.

§4º O Poder Executivo não poderá, por meio de regulamentação, restringir a competição nos mercados operados sob regime de monopólio ou oligopólio, nem impedir a criação de novas rotas, inclusive mediante suplementação por demanda compartilhada.



Assinado eletronicamente, por Sen. Soraya Thronicke

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2867353526>

**Art.** A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

**“Art. 13.....**

V – autorização, quando se tratar de:

a) prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, vedada a venda de bilhete de passagem, admitido o rateio dos custos, no caso do compartilhamento do frete.” (NR)

**“Art. 14-D.** Considera-se clandestino o serviço prestado sem concessão, permissão ou autorização da ANTT.”

**“Art. 47-D.** Fica autorizado o transporte remunerado de passageiros para viagens compartilhadas, exclusivamente por meio de plataformas digitais com usuários cadastrados, sendo admitidas viagens de ida ou ida e volta.

Parágrafo único. O serviço será prestado por pessoa jurídica autorizada pela ANTT, sendo vedadas exigências que dificultem ou impeçam o acesso ao serviço, além das previstas nesta Lei.”

## **JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda modificativa e aditiva tem como objetivo consolidar a implementação da política pública de abertura do setor de Transporte Coletivo Rodoviário Interestadual de Passageiros ("TRIP"), com base no Regime Jurídico da Autorização, formalizado em 2014 e ratificado em 2022, após amplo debate no Congresso Nacional. A constitucionalidade desse regime foi reconhecida pelo Supremo Tribunal Federal em março de 2022, no julgamento das ADIs 5549/2016 e 6270/2019, com maioria de 7 votos favoráveis.

Com o atual cenário jurídico definido, estabelecendo que os serviços de TRIP são prestados em ambiente de livre concorrência e liberdade tarifária (art. 43 da Lei 10.233/2001), é inadiável estender essa discussão ao transporte por fretamento. Este segmento ainda é regido por normas infralegais baseadas no

Regime de Permissão, que se mostram ultrapassadas e inadequadas à dinâmica atual do setor.

Importante destacar que até mesmo a ABRATI, entidade representativa do setor tradicional de TRIP, reconheceu a necessidade de migração para o Regime de Autorização, como consta do parecer da Comissão Mista da Medida Provisória 638/2014, convertida na Lei 12.996/2014. Os regimes anteriores mostraram-se ineficazes por sua rigidez, exigindo adaptação à nova realidade, o que foi acolhido à época inclusive por agentes do setor público.

A abertura do mercado e a constitucionalidade do regime de autorização foram valorizadas pelos ministros Luiz Fux e Roberto Barroso, ao observarem que o aumento da concorrência favorece a qualidade e a oferta dos serviços, com impactos positivos sobre os preços e o acesso dos usuários ao transporte.

Neste contexto, as medidas ora propostas têm como finalidade suprir antinomias jurídicas e avançar na construção de um marco regulatório para o transporte coletivo de passageiros por demanda intermediada por plataformas digitais. Tal modelo, com características próprias em relação ao fretamento tradicional, requer definição legal de limites e responsabilidades das plataformas e dos operadores de transporte, garantindo os direitos dos consumidores.

A presença das plataformas tecnológicas é uma realidade irreversível. Ignorá-las ou reprimi-las é incompatível com a evolução dos serviços e com as exigências do usuário moderno. O fretamento, estruturado com base em regras do século passado, não atende às complexidades e demandas da Nova Economia e da economia digital.

Cabe ao Parlamento atualizar a política pública, como já o fez ao tratar do TRIP. A regulação da atividade sob demanda via aplicativo não pode mais ser negligenciada, sob pena de perpetuar inseguranças jurídicas e entraves concorrenenciais.

O ex-diretor-geral da ANTT manifestou em audiência pública que a agência seguirá a diretriz que for definida pelo Congresso Nacional, inclusive no

que se refere à revogação do circuito fechado, apontado como principal barreira ao fretamento colaborativo.

A preocupação deste legislador com a promoção da concorrência se sustenta em estudos e manifestações técnicas como da SEAE/MF, por meio da FIARC, que apontou práticas anticoncorrenciais na regulação vigente, tanto para linhas regulares como para o fretamento.

O circuito fechado é uma imposição regulatória, e não uma característica essencial da atividade. Sua manutenção gera custos desnecessários e limita a competitividade. Em 13 estados brasileiros a regra já não vigora, sem prejuízo aos sistemas de transporte existentes.

O uso de plataformas digitais já vem contribuindo para a redução dos preços. Dados da Check My Bus indicam que, nas rotas com maior concorrência gerada pelos aplicativos, as tarifas caíram entre 40% e 60%. Onde houve saída de competidores, os preços subiram entre 69% e 186%.

A revogação do circuito fechado também aumenta a arrecadação estadual. No Rio Grande do Sul, o impacto projetado é de R\$ 73 milhões no PIB, com a geração de 2.500 empregos e R\$ 10 milhões em receita adicional, apenas no primeiro ano de abertura.

Finalmente, ao facilitar a entrada de novos agentes, a proposta aumenta a eficiência do setor, reduz custos e garante ao consumidor maior liberdade de escolha, impactando positivamente a inclusão social e o desenvolvimento econômico das regiões.

Dessa forma, solicitamos o apoio dos nobres parlamentares para aprovação da presente emenda, que visa aprimorar a regulação do transporte coletivo rodoviário por demanda, estimulando a concorrência, ampliando o acesso ao serviço e fortalecendo o mercado de transporte de passageiros no Brasil.

Sala da comissão, 4 de agosto de 2025.

**Senadora Soraya Thronicke  
(PODEMOS - MS)**



CONGRESSO NACIONAL

GABINETE DA SENADORA SORAYA THRONICKE

**EMENDA Nº - CMMMPV 1305/2025  
(à MPV 1305/2025)**

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

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

**‘Art. 28.** Consideram-se transportadoras turísticas as pessoas jurídicas que exercem atividade econômica de prestação de serviços de transporte turístico de superfície, caracterizado pelo deslocamento de pessoas em veículos e embarcações por vias terrestres e aquáticas, compreendidas as seguintes modalidades:

.....  
**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. 29.** O Ministério do Turismo, ouvidos os demais órgãos competentes sobre a matéria, fixará os padrões para a identificação oficial a ser usada na parte externa dos veículos terrestres e das embarcações:

.....  
**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.** 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’.”

## JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda modificativa e aditiva tem como objetivo adequar as disposições da medida provisória à natureza específica do transporte coletivo rodoviário privado por frete, incluindo a modalidade de circuito turístico rodoviário. Busca-se garantir maior flexibilidade ao prestador de transporte turístico, ao contratante e ao usuário, de forma a fomentar rotas com potencial turístico e o turismo de proximidade, identificadas pelo Ministério do Turismo em parceria com as secretarias estaduais e municipais das regiões turísticas brasileiras.

Considerando-se o modelo de transporte coletivo privado conectado por plataformas, distinto do fretamento tradicional e do transporte público aberto, entende-se como essencial preservar a efetividade do uso da tecnologia para o compartilhamento do sistema viário, além de assegurar que o usuário possa se beneficiar da modicidade tarifária. Para isso, é necessário afastar a aplicação das mesmas regras regulatórias dos modelos tradicionais, que impõem ao transporte privado obrigações como o retorno obrigatório e a proibição de sobreposição de viagens entre grupos distintos no mesmo itinerário.

Em nosso entendimento, a aprovação das emendas propostas contribuirá para a melhoria do ambiente de negócios turísticos, reduzirá a insegurança jurídica que ainda recai sobre o segmento e fortalecerá a indústria

turística nacional, aumentando o volume de investimentos e a capacidade de geração de emprego e renda no setor.

É igualmente importante ressaltar a competência das autoridades da administração direta e indireta, tanto federais quanto estaduais, para autorizar, permitir ou conceder a prestação do serviço de transporte de passageiros por frete, bem como estabelecer os requisitos técnicos e de segurança aplicáveis à atividade. Nesse contexto, a emenda propõe a ampliação da liberdade contratual para viagens sob demanda, de caráter privado, incluindo a possibilidade de contratação por trecho, modelo defendido pelo Ministério do Turismo no âmbito da criação de circuitos rodoviários turísticos<sup>1</sup> e da política pública de fomento ao turismo de proximidade (viagens turísticas realizadas em um raio de até 300 km a partir da origem).

Adicionalmente, prevê-se a possibilidade de fracionamento do valor do frete entre os usuários ou clientes da transportadora, prática amplamente utilizada nos setores aéreo e de transporte de cargas, com vistas à redução de custos para os consumidores e para a cadeia logística.

Cabe destacar que, apesar do elevado potencial turístico brasileiro e da importância de estimular atividades econômicas relacionadas ao turismo, o transportador rodoviário de passageiros por frete ainda é, historicamente, o elo da cadeia turística menos contemplado por políticas públicas de fomento e regulação.

Dessa forma, a presente emenda propõe uma atualização da Política Nacional de Turismo, a fim de contemplar as necessidades dos agentes e atividades turísticas que evoluíram ao longo do tempo. Segundo projeções econômicas realizadas por consultoria especializada<sup>2</sup>, o fortalecimento do transporte de passageiros por frete pode adicionar R\$ 2,7 bilhões ao PIB nacional, gerar mais de 63,5 mil empregos e arrecadar R\$ 463 milhões em tributos federais.

Diante do exposto, solicitamos o apoio dos nobres parlamentares para a aprovação desta emenda, que representa um avanço necessário na

---

<sup>1</sup> Fonte: Ministério do Turismo em Nota Técnica 2/2021/CGMob/DOPC

Proc. No: 72031.003891/2020-51

<sup>2</sup> 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> Acessado em outubro de 2022.



modernização da legislação aplicável ao transporte rodoviário turístico por frete. A proposta busca corrigir distorções regulatórias, ampliar oportunidades econômicas, garantir maior liberdade de mercado e fortalecer o setor turístico nacional, promovendo inclusão, competitividade e desenvolvimento sustentável em todo o território brasileiro.

Sala da comissão, 4 de agosto de 2025.

**Senadora Soraya Thronicke**  
**(PODEMOS - MS)**



Assinado eletronicamente, por Sen. Soraya Thronicke

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1421742595>



CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMMPV 1305/2025  
(à MPV 1305/2025)**

Acrescente-se art. 0 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

**“Art. 0.** A Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

**‘Art. 10.** Fica instituído o **Dia Nacional do Taxista**, a ser celebrado, anualmente, no **dia 26 de agosto**, data alusiva à sanção da presente Lei.

**Parágrafo único.** A data comemorativa tem como objetivo valorizar o papel dos taxistas na mobilidade urbana, no transporte seguro de passageiros e no desenvolvimento econômico e social das cidades brasileiras.’ (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**

O presente acréscimo à Medida Provisória nº 1305/2025 visa reconhecer e valorizar o trabalho dos profissionais taxistas por meio da instituição do **Dia Nacional do Taxista**, a ser celebrado em **26 de agosto**, data em que foi sancionada a **Lei nº 12.468/2011**, que regulamenta a profissão.

Os taxistas desempenham um papel essencial na oferta de transporte público individual, contribuindo com a mobilidade urbana, a inclusão social e a segurança no deslocamento de milhões de brasileiros. Trata-se de uma categoria tradicional, cuja atuação profissional é marcada pelo compromisso com



LexEdit  
CD254907626400\*

o atendimento à população, inclusive em locais e horários em que outros modais não operam.

Ao estabelecer uma data comemorativa nacional, o Estado reconhece publicamente a importância desses profissionais e incentiva ações de valorização e conscientização sobre os desafios enfrentados pela categoria.

Dessa forma, propõe-se a inserção do **art. 11-A** à Lei nº 12.468/2011, por meio da presente Medida Provisória, como instrumento legítimo de reconhecimento e valorização do trabalho dos taxistas em todo o território nacional.

Sala da comissão, 4 de agosto de 2025.

**Deputado Dagoberto Nogueira  
(PSDB - MS)**



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254907626400>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dagoberto Nogueira



\* C D 2 5 4 9 0 7 6 2 6 4 0 0 \*



CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMMPV 1305/2025  
(à MPV 1305/2025)**

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

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

‘**Art. 21.** .....

**Parágrafo único.** Poderão ser cadastradas no Ministério do Turismo, atendidas as condições próprias, as pessoas jurídicas que prestem os seguintes serviços:

.....

**IX** – taxistas regularmente inscritos nos municípios;

**X** – cooperativas de táxis.’ (NR)”

## **JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda tem por objetivo incluir taxistas e cooperativas de táxi entre os prestadores de serviços passíveis de cadastramento no Ministério do Turismo, por meio do Cadastur.

A medida busca corrigir uma omissão da legislação vigente, que impede a formalização de um segmento que, embora não atue exclusivamente no setor turístico, cumpre papel relevante na mobilidade de visitantes e na integração entre os diferentes meios de transporte. Tal como já ocorre com locadoras de veículos, restaurantes e casas de espetáculo, os serviços prestados por taxistas são fundamentais à experiência turística, sobretudo no transporte de curta distância.



\* C D 2 5 8 9 2 4 2 5 6 9 0 0 \* LexEdit

A inclusão no cadastro permitirá maior visibilidade institucional ao setor, acesso a linhas de crédito específicas e maior integração às políticas públicas voltadas ao turismo. Trata-se, portanto, de medida simples, mas de relevante impacto para o fortalecimento da cadeia produtiva do turismo nacional.

Sala da comissão, 4 de agosto de 2025.

**Deputado Pedro Uczai  
(PT - SC)**



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258924256900>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pedro Uczai



\* C D 2 2 5 8 9 2 4 2 5 6 9 0 0 \*



CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMMPV 1305/2025  
(à MPV 1305/2025)**

Dê-se nova redação à Medida Provisória nos termos dos itens 1 e 2 a seguir.

**Item 1** – Dê-se nova redação ao art. 3º; e acrescente-se art. 4º à Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, ambos na forma proposta pelo art. 4º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

**“Art. 3º .....**

**Parágrafo único.** O taxista poderá ceder os direitos decorrentes da autorização para exploração do serviço de táxi para outro taxista, inclusive por sucessão legítima, desde que o taxista, cessionário ou herdeiro, preencha os requisitos previstos na legislação local, com a anuência do poder público municipal ou distrital.” (NR)

**“Art. 4º** Fica garantida aos associados de sociedades cooperativas de taxistas a cessão de direitos à exploração do serviço de táxi juntamente com a transferência patrimonial referente à quota parte do capital social da cooperativa, desde que haja a anuência do poder público local e o cessionário ou herdeiro cumpra os requisitos definidos na lei municipal ou distrital.” (NR)

**Item 2** – Acrescente-se art. 4º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

**“Art. 4º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

**‘Art. 18. .....**

**IV** – definir os requisitos para a cessão dos direitos à exploração dos serviços de transporte público individual de



\* C D 2 5 7 0 4 9 0 5 3 3 0 \* LexEdit

passageiros (táxi), respeitando-se os direitos já previstos nas normas municipais vigentes.' (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 presente emenda tem por objetivo assegurar aos taxistas o direito à cessão não onerosa da autorização para exploração do serviço de táxi, inclusive por sucessão legítima, bem como garantir que os Municípios e o Distrito Federal definam os critérios para essa cessão, respeitando sua autonomia constitucional.

O serviço de táxi, por sua natureza de utilidade pública prestado por particulares mediante autorização, sempre foi regulado localmente. Há décadas, milhares de Municípios editam normas específicas que permitem a transferência desses direitos, o que orientou investimentos e decisões de vida de milhares de famílias.

A vedação à cessão inviabilizaria a continuidade da atividade por herdeiros ou cessionários, gerando prejuízos econômicos e sociais expressivos, especialmente considerando que o veículo táxi frequentemente representa o único patrimônio da família. Ademais, a possibilidade de cessão não interfere na liberdade do poder público local para autorizar ou limitar o número de operadores conforme suas políticas de mobilidade urbana.

Diante disso, a proposta busca preservar a estabilidade jurídica, respeitar a legislação local vigente e proteger o sustento de milhares de famílias brasileiras que dependem da atividade de taxista.

Sala da comissão, 4 de agosto de 2025.

**Deputado Pedro Uczai  
(PT - SC)**



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257049053300>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pedro Uczai

LexEdit  
49053300  
CD257049053300\*



**CONGRESSO NACIONAL**

Gabinete do Senador Alessandro Vieira

**EMENDA Nº - CMMMPV 1305/2025  
(à MPV 1305/2025)**

Acrescentem-se arts. 4º-1 a 4º-5 e 6º a 8º à Medida Provisória, com a seguinte redação:

**“Art. 4º-1. Esta Lei dispõe sobre o uso de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede para intermediar a contratação por demanda compartilhada de viagem coletiva interestadual ou internacional de passageiros.”**

**“Art. 4º-2. São princípios e diretrizes desta Lei:**

**I – ampliação da competitividade entre os serviços e liberdade de escolha dos usuários;**

**II – integração dos diferentes modos de transporte;**

**III – fomento ao turismo e ao turismo de proximidades;**

**IV – redução do impacto da infraestrutura e do meio ambiente com a racionalização do transporte por demanda;**

**V – compartilhamento dos recursos operacionais cadastrados junto à ANTT, dispensada nova autorização do operador de transporte quando este já possuir autorização para o serviço de transporte de passageiros.**

**VI – Vedações à imposição de limites na quantidade de veículos e de operadores de transporte vinculados ao sistema; e**

**VII – Liberdade para atendimento à demanda.”**

**“Art. 4º-3. Para efeitos desta Lei, considera-se:**

**I – operadora de transporte: empresa com outorga, frota e motoristas para a atividade de transporte coletivo de passageiros por frete, nos termos da Lei 10.233 de 5 de junho de 2001, e da regulação da Agência**



Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, com frota e motoristas nela cadastrados para esses.

II – plataforma de tecnologia: ambiente digital de acesso restrito, realizada por usuários previamente cadastrados, que intermedeia a viagem junto à operadora de transporte, dotado de inteligência para racionalizar a oferta e demanda proveniente de seu sistema.

III – viagem compartilhada: viagem restrita ao público, de oferta condicionada à demanda exclusivamente proveniente da plataforma de tecnologia, contratada por trecho de ida ou de ida e volta por um ou mais grupos relacionados à plataforma de tecnologia, com compartilhamento de rota e de custos.”

“Art. 4º-4. Constituem obrigações da plataforma de tecnologia:

I – Garantir as gratuidades e descontos legais aplicáveis ao transporte coletivo interestadual e internacional de passageiros, nas condições de proporcionalidade ao sistema. II - Abster-se do cancelamento de viagem compartilhada com menos de 72 (setenta e duas) horas de antecedência da partida, no qual incide o direito de compensação da cota parte limitada ao dobro do valor da reserva; III - Disponibilizar à ANTT acesso às viagens em tempo real, realizadas pelos operadores de transporte por intermédio do sistema, que na hipótese de falha de transmissão, deverão ser enviadas em até 24 (vinte e quatro) horas. IV - Disponibilizar à ANTT acesso à relação das operadoras de transporte, com a documentação relativa à outorga e as inscrições federal e estaduais pertinentes; mantendo a pelo prazo de 1(um) ano. V - Garantir o limite de horas viajadas pelos motoristas vinculados à operadora de transporte através do seu sistema; VI - Promover o uso de veículos com mesma idade de frota definidas para o transporte rodoviário coletivo regular interestadual e internacional de passageiros, com plano de manutenção aprovado pelo responsável legal da operadora de transporte, nas viagens compartilhadas; e VII - Garantir que a viagem compartilhada seja licenciada pela ANTT até a partida, informando sobre a ocorrência de cancelamento.”

“Art. 4º-5. A Regulamentação do Poder Executivo não poderá coibir a competitividade nos mercados e rotas operadas em condição de monopólio e oligopólio, bem como a criação de novas rotas, por meio da

**complementação e suplementação da oferta do transporte através de linhas regulares e viagens por demanda compartilhada.”**

**“Art. 6º Fica acrescido o art. 14.D à Lei 10.233, de 05 de julho de 2001:**

**‘Art. 14-D. Considera-se clandestino o serviço realizado por transportador sem concessão, permissão ou autorização para o transporte rodoviário coletivo de passageiros interestadual ou internacional passageiros.’ (NR)’**

**“Art. 7º A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:**

**‘Art. 47-D. Fica autorizado o serviço remunerado de transporte de passageiros para a realização de viagens compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, sendo permitida viagem apenas de ida ou de ida e volta.**

**Parágrafo único. O serviço será realizado por pessoas jurídicas previamente cadastradas na ANTT sob o regime de autorização na forma do art. 43 desta Lei, sendo vedada a criação de embarãos ou requisitos não previstos nesta Lei ou que restrinjam, dificultem ou frustrem o acesso dos passageiros ao serviço de viagens comaprtilhadas.”’**

**“Art. 8º A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:**

**‘Art. 13. ....**

**.....**

**V – autorização, quando se tratar de: a) prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, vedada a venda de bilhete de passagem, admitindo-se o rateio dos custos, no caso do compartilhamento do frete’ (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 consolidar a implementação da política pública de abertura do setor de Transporte Coletivo Rodoviário Interestadual de Passageiros (“TRIP”), por meio do Regime Jurídico da Autorização, formalizada em 2014 e ratificada em 2022, após amplo debate pela Câmara dos Deputados e o Senado Federal sobre as condições de outorga desses serviços, e cuja constitucionalidade do Regime foi reconhecida em março de 2022 pelo Supremo Tribunal Federal, no julgamento das ADis 5549/2016 e 6270/2019, por maioria de 7 (sete) votos dos Ministros da Corte.

Diante deste cenário jurídico definido que estabelece que os serviços de TRIIP são prestados por seus agentes com liberdade de preços, tarifas e fretes, e em ambiente de livre e aberta competição, (art. 43, da Lei 10.233/2001), e que para a prestação de tais atividades não são mais vistos elementos que justificam a intervenção estatal para limitar a livre concorrência, por meio de licitação, que é a regra imposta Constituição Federal (art. 170, CRFB/88), tornou-se inadiável a discussão da política pública de maneira extensiva para o transporte por fretamento. Veja que sobre essa fatia do setor rodoviário permanecem exigíveis fardos administrativos infralegais que somente se sustentam à luz do Regime Jurídico da Permissão.

Aliás, a respeito disso, parece salutar ao debate que a inadequação do referido Regime Jurídico foi considerado inadequado pelo setor de TRIIP representado pela Associação Brasileira de Transporte Interestadual (“ABRATI”), que defendeu a necessidade de alteração do regime, conforme expressamente constou no Parecer da Comissão Mista do Projeto de Conversão da Medida Provisória 638/2014 na Lei 12.996/2014: “A terceira modificação é, seguindo apelo da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros – ABRATI, a inclusão do serviço de transporte regular interestadual e internacional

de passageiros entre as prestações cuja outorga realizar-se-á pelo regime de autorização, permitindo, assim, a delegação da atividade de maneira mais célere e eficiente.

Os regimes de concessão e permissão como praticados nos últimos anos, via Ministérios dos Transportes e ANTT, já se mostraram inadequados e de difícil operacionalização, porque suas naturezas implicam regras mais rígidas e permanentes, as quais, na prática, engessam as ações tanto do setor público, como das empresas operadoras. Assim, é necessário promover mudanças de regime, passando para o da Autorização e remetendo à ANTT toda a tarefa de regulamentar e regular a atividade (...)"(GUIMARÃES, 2014, p 6-7).

A abertura do mercado e a constitucionalidade do Regime de Autorização foram consideradas pelos Ministros Luiz Fux e Roberto Barroso, no julgamento das ADIs 5549/2016 e 6270/2019, como forma de “proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de transporte e dos consumidores finais quanto à incidência dos fretes nos preços dos produtos transportados”, que, por sua vez, é o princípio que rege a estrutura de transportes rodoviários interestaduais e internacionais de passageiros (art. 11, inciso III, Lei 10.233/2001), que não estava sendo atendido por meio da limitação de concorrência entre seus agentes. Ou seja, é necessário o aumento da competitividade entre os operadores por meio de mais agentes e através da possibilidade de novos arranjos e de inovações, para que se tenha mais eficiência e redução dos preços do transporte rodoviário.

Portanto, as iniciativas ora propostas vêm no sentido do afastamento de antijuridicidades constatadas e de construção de um marco legal para a atividade de transporte coletivo por demanda proveniente de aplicativos, que se encontra dentro de um limbo regulatório, uma vez que possui características sui generis ao transporte fretado eventual, turístico e corporativo. Portanto busca-se estabelecer, para ulterior regulamentação pelo Executivo Federal, os limites e os direitos aos quais as empresas de tecnologia e operadores de transporte devem observar, em prol do destinatário final que é o consumidor.



Assinado eletronicamente, por Sen. Alessandro Vieira

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6020094754>

Nota-se que o uso de plataformas de tecnologia se faz cada vez mais presente nos dias de hoje, não se pode ignorar essa prática, tampouco condená-la e coibi-la pelo fato de uma incompatibilidade regulatória.

O transporte rodoviário é uma atividade bastante tradicional. O fretamento, por sua vez, foi concebido para atender necessidades do século passado e as regras sobre este setor decorrem desse tempo, muito aquém dos dias de hoje e que é muito longe da realidade em que se discute complexidades tais como dos avanços da Inteligência Artificial. Obviamente, o dinamismo da tecnologia e o conceito da Nova Economia Compartilhada não se amoldam a regramentos tão antigos. Compete a esta Casa, portanto, assim como fez com o TRIP, se debruçar sobre a política do transporte coletivo por demanda proveniente de aplicativos, e não mais refutá-lo ou puni-lo, como vem fazendo a Agência Reguladora, na tentativa de “clandestinizá-lo”.

Neste contexto, vale resgatar a fala do último Diretor Geral da ANTT em audiência pública realizada na comissão de viação e transportes da Câmara dos Deputados, que pontuou que a Agência e ele não possuem opinião sobre qual método é melhor para revogação da regra do circuito fechado, barreira legal para operação do fretamento colaborativo, mas que o papel da Agência é seguir o que estiver determinado pelo parlamento e o que é colocado como regra. Assim, sugeriu que a Agência irá trabalhar de acordo com a normativaposta por esta casa adaptando a regulamentação para atender a nova realidade.

Existe forte preocupação deste parlamentar com a efetivação da política pública de abertura do mercado por meio da promoção do aumento da concorrência, e com isso a geração de mais oferta aos usuários. Preocupação esta que se apoia em elementos de cunho econômico e concorrencial, citando o posicionamento da SEAE, do Ministério da Fazenda, por meio da Frente Intensiva de Avaliação Regulatória e Concorrencial - FIARC, que sinalizou em janeiro de 2022 uma série de regras anticoncorrenciais aspectos regulatórios da regulação ainda vigente, tanto para a operação de linhas interestaduais (cuja revisão vem sendo conduzida pela ANTT há pelo menos seis anos), e cujas incompatibilidades com a política pública resultaram em aumento de mercados monopolizados no

Brasil, bem como para a operação do fretamento (circuito fechado), recomendando também a regulação transporte coletivo por demanda proveniente de aplicativos.

O “circuito fechado” não é condição intrínseca da atividade de fretamento, é uma regra que incide sobre a viagem por imposição regulatória, que passaria a ser facultativa na relação contratual privada, de cuja intervenção estatal não se mostra mais necessária para o atingimento dos interesses públicos ou correção de falha de mercado. Ao contrário, a regra comprovadamente traz custos aos operadores e ao direito de consumo, pois impacta em aumento do frete.

Ainda sobre a regra do circuito fechado, recorrentemente utilizada para defender a diferenciação dos sistemas regular e de fretamento, com o objetivo de que um sistema não desestabilize o outro, vale destacar que esta não está prevista em 13 estados da Federação e nem por esse motivo um sistema inviabilizou a operação do outro. Como defendido amplamente no recente julgamento das ADIs 5549/2016 e 6270/2019, no caso do transporte rodoviário de passageiros, a escolha de mais de uma empresa pode melhorar a qualidade do serviço, por isso, enfrentar o regime de monopólio facilita o acesso de empresas no mercado e favorece o consumidor.

Com relação ao uso de plataformas de tecnologia no transporte rodoviário sob demanda, o principal interesse deste autor de formalizar a política vem também no sentido de reconhecer que tal ferramenta tem contribuído ao longo dos anos para a redução dos preços e do aumento de competitividade no mercado rodoviário. Segundo a pesquisa do site Check My Bus, principal metabuscador de passagens de ônibus do mundo, ficou demonstrado que onde tem maior concorrência, gerada pelos novos aplicativos de intermediação de viagens, os preços das passagens rodoviárias nas principais rotas do país caíram entre 40 e 60% do preço, beneficiando com isso os consumidores. Exemplos disso são: Na rota Belo Horizonte x São Paulo, a redução foi de 61%; Na rota Rio de Janeiro x São Paulo a redução foi de 49%; Na rota Brasília x Rio de Janeiro, a redução foi de 41%. Já onde saiu a concorrência, como aconteceu nas linhas Brasília x São Paulo e Brasília x Rio de Janeiro, por exemplo, vejamos o aumento: as passagens de ônibus entre Brasília e o Rio de Janeiro tiveram um reajuste de 186% entre janeiro de 2021 e dezembro do

ano passado; já entre Brasília e São Paulo, o aumento foi menor, mas não menos significativo. O percentual chegou a 69% se comparado com o mesmo período.

Vale dizer que além do ganho para a consumidor, a revogação da regra do circuito fechado, promove o aumento da arrecadação dos estados, com o recolhimento do ICMS na ida e na volta, por equiparação ao modelo de linhas, em que o recolhimento por viagem se dá na ida e na volta em função da não aplicação do circuito fechado. Veja, só no Rio Grande do Sul, com a abertura desse mercado para novos operadores, o impacto adicional ao PIB seria de mais de 73 milhões, além da geração de cerca de 2.500 postos de trabalho, e um aumento da arrecadação do estado de quase 10 milhões, só no primeiro ano de abertura, conforme dados da LCA Consultores.

O atendimento de demanda proveniente de plataformas de tecnologia pelos agentes do fretamento tradicional contribuiu para a redução do preço médio cobrado pelas empresas de transporte nas principais rotas interestaduais, de forma que a redução dos preços não gera risco de descontinuidade de serviços, visto que cada linha é explorada por conta e risco e sem subsídio cruzado. Nos últimos anos, mesmo com a alta dos preços de uma forma geral, o consumidor com menos opção sofreu com maior encarecimento do preço das passagens, e com objetivo de resgatar a dignidade do usuário e efetivar a garantia do seu direito de escolha propomos que seja acata a presente emenda.

Sala da comissão, 4 de agosto de 2025.

**Senador Alessandro Vieira  
(MDB - SE)**



Assinado eletronicamente, por Sen. Alessandro Vieira

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6020094754>



**CONGRESSO NACIONAL**

Gabinete do Senador Alessandro Vieira

**EMENDA Nº - CMMMPV 1305/2025  
(à MPV 1305/2025)**

Acrescentem-se arts. 1º-1 e 2º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 1º-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.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)’ (NR)”

“Art. 2º-1. 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, 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 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.

Sala da comissão, 4 de agosto de 2025.

**Senador Alessandro Vieira  
(MDB - SE)**



CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMMPV 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



LexEdit  
\* CD250507124100\*

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> Acessado em outubro de 2022.

Sala da comissão, 4 de agosto de 2025.

**Deputado Bacelar  
(PV - BA)**



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250507124100>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bacelar





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMMPV 1305/2025  
(à MPV 1305/2025)**

Acrescentem-se arts. 1º-1 e 6º à Medida Provisória, com a seguinte redação:

**“Art. 1º-1.** A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

**“Art. 6º** A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

**‘Art. 49.** Dê-se à MP nº 1305/2025 a seguinte redação aditiva:

Art. \_\_\_. Fica autorizado o uso de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede para intermediar a contratação, por demanda compartilhada, de viagem coletiva interestadual ou internacional de passageiros. §1º São diretrizes da contratação de viagens compartilhadas por plataformas digitais: I – ampliação da competitividade entre os serviços e liberdade de escolha dos usuários; II – integração dos diferentes modos de transporte; III – fomento ao turismo e ao turismo de proximidade; IV – racionalização do uso da infraestrutura com menor impacto ambiental; V – compartilhamento de recursos operacionais autorizados pela ANTT; VI – vedação à imposição de limites na quantidade de veículos e operadores vinculados ao sistema; VII – liberdade para atendimento da demanda. §2º Para os fins deste artigo, entende-se como: I – operadora de transporte: pessoa jurídica com autorização para operar o serviço coletivo por frete, com frota e motoristas cadastrados na ANTT; II – plataforma de tecnologia: ambiente digital restrito, acessado por usuários cadastrados, que intermedeia a viagem com inteligência



\* CD255245946500\*

de oferta e demanda; III – viagem compartilhada: aquela contratada exclusivamente por meio da plataforma digital, por um ou mais grupos, com rateio de custos e itinerário comum. §3º São obrigações da plataforma de tecnologia: I – garantir o cumprimento de gratuidades e descontos legais previstos no transporte interestadual e internacional; II – não cancelar viagens com menos de 72 horas de antecedência, sob pena de compensação em dobro ao usuário prejudicado; III – disponibilizar à ANTT acesso às informações de viagens em tempo real ou em até 24h em caso de falha; IV – fornecer relação atualizada das operadoras parceiras, com documentação de outorga e registros fiscais, mantendo-a por 1 ano; V – controlar o limite de jornada dos motoristas vinculados às operadoras; VI – garantir uso de veículos com idade e manutenção compatíveis com as exigências do transporte regular coletivo interestadual; VII – assegurar o licenciamento da viagem até o momento da partida e comunicar eventuais cancelamentos.

§4º O Poder Executivo não poderá, por meio de regulamentação, restringir a competição nos mercados operados sob regime de monopólio ou oligopólio, nem impedir a criação de novas rotas, inclusive mediante suplementação por demanda compartilhada.

Art. \_\_\_. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações: I – O inciso V do art. 13 passa a vigorar com a seguinte redação: “Art. 13. (...) V – autorização, quando se tratar de: a) prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, vedada a venda de bilhete de passagem, admitido o rateio dos custos, no caso do compartilhamento do frete.” (NR) II – Acrescente-se o art. 14-D: “Art. 14-D. Considera-se clandestino o serviço prestado sem concessão, permissão ou autorização da ANTT.” III – Acrescente-se o art. 47-D: “Art. 47-D. Fica autorizado o transporte remunerado de passageiros para viagens compartilhadas, exclusivamente por meio de plataformas digitais com usuários cadastrados, sendo admitidas viagens de ida ou ida e volta. Parágrafo único. O serviço será prestado por pessoa jurídica autorizada pela ANTT, sendo vedadas exigências



que dificultem ou impeçam o acesso ao serviço, além das previstas nesta Lei.”” (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 consolidar a implementação da política pública de abertura do setor de Transporte Coletivo Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros (“TRIIP”), por meio do Regime Jurídico da Autorização, formalizada em 2014 e ratificada em 2022, após amplo debate pela Câmara dos Deputados e o Senado Federal sobre as condições de outorga desses serviços, e cuja constitucionalidade do Regime foi reconhecida em março de 2022 pelo Supremo Tribunal Federal, no julgamento das ADIs 5549/2016 e 6270/2019, por maioria de 7 (sete) votos dos Ministros da Corte.

Diante deste cenário jurídico definido que estabelece que os serviços de TRIIP são prestados por seus agentes com liberdade de preços, tarifas e fretes, e em ambiente de livre e aberta competição, (art. 43, da Lei 10.233/2001), e que para a prestação de tais atividades não são mais vistos elementos que justificam a intervenção estatal para limitar a livre concorrência, por meio de licitação, que é a regra imposta Constituição Federal (art. 170, CRFB/88), tornou-se inadiável a discussão da política pública de maneira extensiva para o transporte por fretamento. Veja que sobre essa fatia do setor rodoviário permanecem exigíveis fardos administrativos infralegais que somente se sustentam à luz do Regime Jurídico da Permissão.

Aliás, a respeito disso, parece salutar ao debate que a inadequação do referido Regime Jurídico foi considerado inadequado pelo setor de TRIIP representado pela Associação Brasileira de Transporte Interestadual (“ABRATI”), que defendeu a necessidade de alteração do regime, conforme expressamente constou no Parecer da Comissão Mista do Projeto de Conversão da Medida Provisória 638/2014 na Lei 12.996/2014: “A terceira



LexEdit  
A standard linear barcode is positioned vertically next to the text, used for tracking and identification.

\* CD255245946500\*

modificação é, seguindo apelo da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros – ABRATI, a inclusão do serviço de transporte regular interestadual e internacional de passageiros entre as prestações cuja outorga realizar-se-á pelo regime de autorização, permitindo, assim, a delegação da atividade de maneira mais célere e eficiente.

Os regimes de concessão e permissão como praticados nos últimos anos, via Ministérios dos Transportes e ANTT, já se mostraram inadequados e de difícil operacionalização porque suas naturezas implicam regras mais rígidas e permanentes, as quais, na prática, engessam as ações tanto do setor público, como das empresas operadoras. Assim, é necessário promover mudanças de regime, passando para o da Autorização e remetendo à ANTT toda a tarefa de regulamentar e regular a atividade (...)”(GUIMARÃES, 2014, p 6-7).

A abertura do mercado e a constitucionalidade do Regime de Autorização foram consideradas pelos Ministros Luiz Fux e Roberto Barroso, no julgamento das ADIs 5549/2016 e 6270/2019, como forma de “proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de transporte e dos consumidores finais quanto à incidência dos fretes nos preços dos produtos transportados”, que, por sua vez, é o princípio que rege a estrutura de transportes rodoviários interestaduais e internacionais de passageiros (art. 11, inciso III, Lei 10.233/2001), que não estava sendo atendido por meio da limitação de concorrência entre seus agentes. Ou seja, é necessário o aumento da competitividade entre os operadores por meio de mais agentes e através da possibilidade de novos arranjos e de inovações, para que se tenha mais eficiência e redução dos preços do transporte rodoviário.

Portanto, as iniciativas ora propostas vêm no sentido do afastamento de antijuridicidades constatadas e de construção de um marco legal para a atividade de transporte coletivo por demanda proveniente de aplicativos, que se encontra dentro de um limbo regulatório, uma vez que possui características sui generis ao transporte fretado eventual, turístico e corporativo. Busca-se estabelecer, para ulterior regulamentação pelo Executivo Federal, os limites e os



direitos aos quais as empresas de tecnologia e operadores de transporte devem observar, em prol do destinatário final que é o consumidor.

Nota-se que o uso de plataformas de tecnologia se faz cada vez mais presente nos dias de hoje, não se pode ignorar essa prática, tampouco condená-la e coibi-la pelo fato de uma incompatibilidade regulatória.

O transporte rodoviário é uma atividade bastante tradicional. O fretamento, por sua vez, foi concebido para atender necessidades do século passado e as regras sobre este setor decorrem desse tempo, muito aquém dos dias de hoje e que é muito longe da realidade em que se discute complexidades tais como dos avanços da Inteligência Artificial. Obviamente, o dinamismo da tecnologia e o conceito da Nova Economia Compartilhada não

se amoldam a regramentos tão antigos. Compete a esta Casa, portanto, assim como fez com o TRIIP, se debruçar sobre a política do transporte coletivo por demanda proveniente de aplicativos, e não mais refutá-lo ou puni-lo, como vem fazendo a Agência Reguladora, na tentativa de “clandestinizá-lo”.

Neste contexto, vale resgatar a fala do último Diretor Geral da ANTT em audiência pública realizada na comissão de viação e transportes da Câmara dos Deputados, que pontuou que a Agência e ele não possuem opinião sobre qual método é melhor para revogação da regra do circuito fechado, barreira legal para operação do fretamento colaborativo, mas que o papel da Agência é seguir o que estiver determinado pelo parlamento e o que é colocado como regra. Assim, sugeriu que a Agência irá trabalhar de acordo com a normativa posta por esta casa adaptando a regulamentação para atender a nova realidade.

Existe forte preocupação deste parlamentar com a efetivação da política pública de abertura do mercado por meio da promoção do aumento da concorrência e com isso a geração de mais oferta aos usuários. Preocupação esta que se apoia em elementos de cunho econômico e concorrencial, citando o posicionamento da SEAE do Ministério da Fazenda por meio da Frente Intensiva de Avaliação Regulatória e Concorrencial - FIARC, que sinalizou em janeiro de 2022



uma série de regras anticoncorrenciais aspectos regulatórios da regulação ainda vigente, tanto para a operação de linhas interestaduais (cuja revisão vem sendo conduzida pela ANTT há pelo menos seis anos), e cujas incompatibilidades com a política pública resultaram em aumento de mercados monopolizados no Brasil[1] bem como para a operação do fretamento (círculo fechado), recomendando também a regulação transporte coletivo por demanda proveniente de aplicativos.

O “círculo fechado” não é condição intrínseca da atividade de fretamento, é uma regra que incide sobre a viagem por imposição regulatória, que passaria a ser facultativa na relação contratual privada cuja intervenção estatal não se mostra mais necessária para o atingimento dos interesses públicos ou correção de falha de mercado. Ao contrário, a regra comprovadamente traz custos aos operadores e ao direito de consumo pois impacta em aumento do frete.

Ainda sobre a regra do círculo fechado, recorrentemente utilizada para defender a diferenciação dos sistemas regular e de fretamento, com o objetivo de que um sistema não desestabilize o outro, vale destacar que esta não está prevista em 13 estados da Federação

e nem por esse motivo um sistema inviabilizou a operação do outro. Como defendido amplamente no recente julgamento das ADIs 5549/2016 e 6270/2019, no caso do transporte rodoviário de passageiros, a escolha de mais de uma empresa pode melhorar a qualidade do serviço, por isso, enfrentar o regime de monopólio facilita o acesso de empresas no mercado e favorece o consumidor.

Com relação ao uso de plataformas de tecnologia no transporte rodoviário sob demanda, o principal interesse deste autor de formalizar a política vem também no sentido de reconhecer que tal ferramenta tem contribuído ao longo dos anos para a redução dos preços e do aumento de competitividade no mercado rodoviário. Segundo a pesquisa do site Check My Bus, principal metabuscador de passagens de ônibus do mundo, ficou demonstrado que onde tem maior concorrência, gerada pelos novos aplicativos de intermediação de viagens , os preços das passagens rodoviárias nas principais rotas do país caíram entre 40 e



LexEdit  
\* CD255245946500\*

60% do preço, beneficiando com isso os consumidores. Exemplos disso são: Na rota Belo Horizonte x São Paulo, a redução foi de 61%; Na rota Rio de Janeiro x São Paulo a redução foi de 49%; Na rota Brasília x Rio de Janeiro, a redução foi de 41%. Já onde saiu a concorrência, como aconteceu nas linhas Brasília x São Paulo e Brasília x Rio de Janeiro, por exemplo, vejam o aumento: as passagens de ônibus entre Brasília e o Rio de Janeiro tiveram um reajuste de 186% entre janeiro de 2021 e dezembro do ano passado; já entre Brasília e São Paulo, o aumento foi menor, mas não menos significativo. O percentual chegou a 69% se comparado com o mesmo período.

Vale dizer que além do ganho para o consumidor, a revogação da regra do circuito fechado, promove o aumento da arrecadação dos estados, com o recolhimento do ICMS na ida e na volta, por equiparação ao modelo de linhas, em que o recolhimento por viagem se dá na ida e na volta em função da não aplicação do circuito fechado. Somente no Rio Grande do Sul, com a abertura desse mercado para novos operadores, o impacto adicional ao PIB seria de mais de 73 milhões, além da geração de cerca de 2.500 postos de trabalho, e um aumento da arrecadação do estado de quase 10 milhões, só no primeiro ano de abertura, conforme dados da LCA Consultores[2].

O atendimento de demanda proveniente de plataformas de tecnologia pelos agentes do fretamento tradicional contribuiu para a redução do preço médio cobrado pelas empresas de transporte nas principais rotas interestaduais, de forma que a redução dos preços não gera risco de descontinuidade de serviços, visto que cada linha é explorada por conta e risco e sem subsídio cruzado. Nos últimos anos, mesmo com a alta dos preços de uma forma geral, o consumidor com menos opção sofreu com maior encarecimento do preço das passagens[3]. Com o objetivo de resgatar a dignidade do usuário e efetivar a garantia do seu direito de escolha propomos que seja acata a presente emenda.

Assim, solicito o apoio aos nobres Pares para aprovação desta emenda.



Sala da comissão, 4 de agosto de 2025.

**Deputado Bacelar**  
**(PV - BA)**



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255245946500>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bacelar

