



CONGRESSO NACIONAL  
GABINETE DA SENADORA SORAYA THRONICKE

**EMENDA Nº - CMMPV 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.



**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 concorrenciais.

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)**



Assinado eletronicamente, por Sen. Soraya Thronicke

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