

# COMISSÃO DE TURISMO

## PROJETO DE LEI Nº 4.168, DE 2019

Dá nova redação ao parágrafo 7º do art. 27 da Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, que dispõe sobre a Política Nacional de Turismo e define as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico; revoga a Lei nº 6.505, de 13 de dezembro de 1977, o Decreto-Lei nº 2.294, de 21 de novembro de 1986, e dispositivos da Lei nº 8.181, de 28 de março de 1991; e dá outras providências.

**Autor:** Deputado ROBERTO DE LUCENA

**Relator:** Deputado MARCOS AURÉLIO SAMPAIO

### I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 4.168/19, de autoria do nobre ex-Deputado Roberto de Lucena, altera o § 7º do art. 27 da Lei nº 11.771, de 17/9/08 – Lei Geral do Turismo, de modo a estipular que os requisitos específicos exigidos do transporte de superfície a que deverão atender as agências de turismo que operam diretamente com frota própria são os estabelecidos na legislação e regulamentação exclusivamente federal, cujos termos prevalecerão sobre quaisquer regras estaduais e/ou municipais sobre o mesmo tema.

Na justificção do projeto, o ilustre Autor argumenta que diversas Unidades da Federação editaram normas paralelas à legislação federal relativa a trânsito e transporte. Cita como exemplo os Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia, Santa Catarina e Maranhão. A seu ver, esse conflito dificulta uma prestação de serviços mais efetiva ao setor turístico por via rodoviária operados com frota própria de ônibus, dado que, em suas



palavras, o segmento tem enfrentado toda sorte de exigências que não estão previstas na legislação federal sobre o assunto, dificultando uma prestação de serviços mais efetivo ao setor turístico por via rodoviária.

O Projeto de Lei nº 4.168/19 foi distribuído em 08/08/19, pela ordem, às Comissões de Turismo; de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania, em regime de tramitação ordinária. Encaminhada a proposição ao nosso Colegiado em 13/08/19, foi inicialmente designado Relator, em 28/08/19, o eminente ex-Deputado José Nunes. Posteriormente, cominou-se a Relatoria ao ínclito ex-Deputado Herculano Passos. Em 20/04/23, foi designado Relator o nobre Deputado Rodolfo Nogueira. Em 16/04/04, então, recebemos a honrosa missão de relatar a matéria. Não se lhe apresentaram emendas até o final do prazo regimental a tanto destinado, em 03/05/23.

Cabe-nos, agora, nesta Comissão de Turismo, apreciar a matéria quanto ao mérito, nos aspectos atinentes às atribuições do Colegiado, nos termos do art. 32, XIX, do Regimento Interno desta Casa.

É o relatório.

## II – VOTO DO RELATOR

Uma boa infraestrutura turística é fundamental para o fortalecimento da indústria turística nacional. Com efeito, saneamento, telecomunicações, transportes, segurança pública e informações em níveis minimamente aceitáveis são, todos, fatores que encorajam o investimento dos empresários do setor na oferta de produtos e serviços turísticos e elevam a demanda doméstica e externa pelos atrativos turísticos.

Igualmente relevante, entretanto, é a existência de um aparato legal e regulatório estável e crível, que favoreça a ampliação do mercado turístico, com a manutenção de elevados padrões de qualidade dos produtos e serviços turísticos. A racionalidade das normativas que regem o setor é,



também, parte de uma moderna infraestrutura turística, condizente com o aproveitamento eficiente e sustentável do potencial turístico brasileiro.

A proposição em tela enfoca, justamente, este ponto, especificamente aplicável às agências de turismo que operam com frota própria de transporte de superfície. A iniciativa em exame busca determinar que os requisitos exigidos neste caso serão os estabelecidos na legislação e regulamentação exclusivamente federais, cujos termos prevalecerão sobre quaisquer regras estaduais ou municipais sobre o mesmo tema.

Em uma primeira análise, o objetivo da proposição em tela parece benéfica ao setor turístico. De fato, a sobreposição de exigências municipais, estaduais e federais aplicáveis ao transporte turístico de superfície pode dificultar a operação das frotas de veículos, com reflexos negativos para a oferta dessa modalidade de serviço turístico.

Ocorre, porém, que a intenção da proposta esbarra em preceitos constitucionais. Com efeito, a Carta Magna estabelece as competências de cada Ente federativo relativas à prestação dos serviços de transporte público coletivo. Nos termos do art. 21, XII, e, compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de transporte rodoviário interestadual ou internacional de passageiros. Já o art. 30, V, determina que cabe aos municípios organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo. Aos estados, por seu turno, é reservada, por competência residual, a prestação e regulamentação do transporte coletivo metropolitano e intermunicipal.

Desta forma, a Constituição não permite que o transporte turístico de superfície urbano ou intermunicipal, dentro de um mesmo estado, seja dispensado do cumprimento das normas municipais ou estaduais, respectivamente, sob pena de violação do pacto federativo de que trata o art. 18, *caput*, da Constituição. A aplicação exclusiva de regulamentação federal só se verifica no caso de transporte interestadual ou internacional, nos termos da Lei 10.233, de 05/06/01.



Cabe lembrar, ainda, que as agências de turismo com frota própria já possuem uma vantagem competitiva sobre as empresas de transporte por fretamento, por conta do tratamento tributário diferenciado e mais benéfico para as agências. Com efeito, além de poder optar pelo regime tributário do Simples Nacional, qualquer que seja a modalidade de transporte realizada (municipal, intermunicipal, interestadual e internacional), a agência de turismo com frota própria é tributada somente pela comissão dos serviços realizados (ISS) e não pela totalidade dos valores recebidos dos turistas. Já as transportadoras turísticas são obrigadas à emissão de Conhecimento de Transporte Eletrônico – CT-e (documento que substituiu a Nota Fiscal de Serviço de Transporte, quando utilizada para transporte de pessoas) pelo valor total do frete, com tributação de ICMS, cuja alíquota é individual de cada Estado.

A ressaltar, ainda, que a regulamentação e a fiscalização são fundamentais para garantir a segurança viária e a dos usuários dos serviços, além do efetivo recolhimento dos tributos. No que tange ao aspecto de segurança, a regulamentação federal – que é a da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) – é necessariamente mais genérica. Cada região do País possui suas próprias peculiaridades que somente a administração municipal ou estadual, a depender da situação, pode regulamentar e fiscalizar, preservando a segurança e a qualidade dos deslocamentos turísticos.

Deve-se considerar, ademais, que, em tese, a aprovação do projeto em tela possivelmente incentivaria a proliferação de transporte rodoviário não legalizado, também conhecido como “pirata”. A alteração proposta permitiria que os veículos clandestinos se travestissem de frota de agência de turismo, bastando o registro na ANTT, sem que os Estados ou Municípios tivessem condições de coibir as irregularidades, dado que a fiscalização caberia apenas àquela agência reguladora.

Por todos estes motivos, votamos pela **rejeição do Projeto de Lei nº 4.168, de 2019**, observadas, porém, as elogiosas intenções de seu eminente Autor.

É o voto, salvo melhor juízo.



Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado MARCOS AURÉLIO SAMPAIO  
Relator

2024\_8948

Apresentação: 02/12/2025 11:21:58.400 - CTUR  
PRL 3 CTUR => PL 4168/2019

PRL n.3



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256060512200>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marcos Aurélio Sampaio



\* CD 256060512200 \*