



**RELATÓRIO DE ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO  
(PRELIMINAR)  
SEI Nº 30740720**

**Interessado:** Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros - SUPAS

**Referência:** nº50500.340627/2023-32

**Processos Relacionados:** 50500.059111/2024-45

**Assunto:** Relatório de AIR

**Ementa:** Análise de Impacto Regulatório – AIR. Consolidação e Aperfeiçoamento do Marco Regulatório do Transporte Rodoviário Coletivo Internacional de Passageiros

**Palavras-chaves:** Passageiros; Internacional; Rodoviário;

**Versão:** 1.0

## 1. INTRODUÇÃO

O presente relatório de Análise de Impacto Regulatório – AIR consolida os estudos, contribuições e revisão de normativos realizados no âmbito do Projeto Consolidação e Aperfeiçoamento do Marco Regulatório do Transporte Rodoviário Coletivo Internacional de Passageiros.

O presente Projeto foi inserido na Agenda Regulatória de 2023-2024, aprovada por meio da Deliberação nº 358, de 25 de novembro de 2022, e para Agenda Regulatória do biênio 2025/2026, por meio da Deliberação nº 457, de 14 de novembro de 2024, eixo temático 3 -Transporte Rodoviário de Passageiros, de responsabilidade da Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros – SUPAS.

## 2. SUMÁRIO EXECUTIVO

Abaixo, são apresentadas: breve síntese dos problemas identificados, análise e conclusões alcançadas:

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problema 1:</li> </ul>
<p>As regras para os serviços de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros encontram-se dispersas em diversos acordos internacionais e resoluções da ANTT, o que dificulta o entendimento geral sobre a matéria.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Objetivos desejados: Consolidar e aperfeiçoar as regras e os procedimentos afetos aos serviços de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros, deixando-os de forma definida, concisa e clara para os entes regulados.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alternativas de solução consideradas:</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Manter a situação atual;</li> <li>2) Consolidar a regulação do transporte internacional</li> </ol>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ação sugerida e porque ela foi escolhida:</li> </ul> <p>Alternativa nº 2, consolidar as regras e os procedimentos, aperfeiçoando-os, visando à concisão, à facilidade e à clareza no regulamento do transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros para os usuários, transportadoras e corpo técnico da ANTT.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Possíveis impactos da ação sugerida:</li> </ul> <p>Impactos positivos: concisão, facilidade, clareza nas regras do transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros para os usuários, transportadoras e corpo técnico da ANTT.</p> <p>Impactos negativos: como o transporte rodoviário internacional de passageiros depende de acordos com outros países, nem todas as matérias poderão ser definidas e consolidadas em um único regulamento.</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problema 2:</li> </ul>
<p>Exigência de cumprimento da operação dos serviços regulares durante todos os meses do ano sem a demanda que justifique a operação.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Objetivos desejados: Flexibilizar a prestação dos serviços regulares internacionais de forma a ofertá-los, quando houver demanda suficiente.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alternativas de solução consideradas:</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Manter a situação atual;</li> </ol>

2) Flexibilizar a operação dos serviços regulares.

• Ação sugerida e porque ela foi escolhida:

Alternativa nº 2, que apresenta mais pontos positivos e menos pontos negativos é flexibilizar a operação de acordo com a sazonalidade da demanda, uma vez que a oferta da prestação do serviço deve acompanhar as sazonalidades dos mercados para atendimento da demanda de forma otimizada.

• Possíveis impactos da ação sugerida:

Impactos positivos: flexibilizar as regras do transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros de forma a otimizar a prestação do serviço, acompanhando a realidade de cada mercado; atrair transportadoras interessadas no mercado internacional.

Impactos negativos: mercado desatendido parcialmente por transportadora brasileira, restando a opção da transportadora estrangeira.

• Problema 3:

Rigidez normativa engessa a dinâmica da prestação do serviço, devido à impossibilidade de alteração dos pontos terminais da linha para a mesma autorizatária por caracterizar nova linha.

• Objetivos desejados: Flexibilizar a prestação do serviço regular internacional de forma a alterar os pontos terminais da linha, por meio de encurtamento ou prolongamento, mantendo a mesma autorizatária.

• Alternativas de solução consideradas:

- 1) Manter a situação atual;
- 2) Flexibilizar a prestação de serviço, por meio de processo seletivo de transportadoras
- 3) Flexibilizar a prestação dos serviços regulares, mantendo a mesma autorizatária

• Ação sugerida e porque ela foi escolhida:

Alternativa nº 3, liberdade de otimizar a prestação de serviço de forma imediata, sem ter de passar por processos morosos de processo seletivo para convocação de novas transportadoras, sem a garantia de que haja interessados.

• Possíveis impactos da ação sugerida:

Impactos positivos: liberdade de otimizar a operação do mercado e de ofertar novos mercados de forma imediata, mantendo um serviço adequado;

Impactos negativos: não há

• Problema 4:

Falta de clareza dos normativos que não se aplicam às autorizatárias estrangeiras

• Objetivos desejados: estabelecer de forma clara os normativos internos que não se aplicam às empresas estrangeiras, observado o princípio da reciprocidade

• Alternativas de solução consideradas:

- 1) Manter a situação atual;
- 2) Estabelecer os normativos que não se aplicam às autorizatárias estrangeiras

• Ação sugerida e porque ela foi escolhida:

Alternativa nº 2, estabelecer os normativos internos que não se aplicam às empresas estrangeiras que operam no Brasil, definindo um entendimento único, mitigando a discricionariedade do ente regulador.

• Possíveis impactos da ação sugerida:

Impactos positivos: definir o que não se aplica, mitigando a discricionariedade do regulador, norteando os entes envolvidos à observância do princípio da reciprocidade entre os países.

Impactos negativos: não há, uma vez que será adotado o Princípio da Reciprocidade sempre que necessário.

### 3. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

A regulamentação do transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros é fundamentada nos seguintes acordos internacionais internalizados por meio dos Decretos:

- Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990, que dispõe sobre a execução no Brasil do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT, entre o Brasil, a **Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai**.
- Decreto nº 2.975, de 1º de março de 1999, que promulga o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da **Venezuela**.
- Decreto nº 5.561, de 10 de outubro de 2005, que promulga o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da **República Cooperativista da Guiana**.
- Decreto nº 8.964, de 18 de janeiro de 2017, que promulga o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da **República Francesa** referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas.

Por sua vez, no âmbito da ANTT, ressalta-se o fato de que somente houve um normativo que consolidasse os entendimentos e procedimentos do transporte internacional de passageiros, qual seja a Instrução Normativa nº 15, de 22 de setembro de 2022. No entanto, tal instrumento foi apenas uma medida paliativa até que se concretizasse uma nova resolução capaz de trazer inovações necessárias ao transporte rodoviário internacional de passageiros.

Além da Instrução Normativa nº 15/22, o transporte internacional de passageiros está lastreado em várias resoluções desta Agência, sendo as principais:

- a Resolução ANTT nº 6.033/23, dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, sob o regime de autorização, que recentemente substituiu a Resolução ANTT nº 4.770/2015, e estabelece que:

*Art. 248. A autorização para o serviço de transporte rodoviário coletivo regular internacional de passageiros observará os tratados, as convenções e os acordos internacionais dos quais o Brasil seja signatário, atendido o princípio da reciprocidade, bem como cumprirá, **no que couber**, o disposto nesta Resolução e em normas complementares. (grifo nosso)*

A Resolução ANTT nº 4.777/2015, que dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento, enuncia que:

*Art. 4º Na prestação do serviço internacional de que trata esta Resolução serão observados os tratados, as convenções e os acordos internacionais, dos quais o Brasil seja signatário, bem como as demais legislações pertinentes.*

É importante ressaltar que o transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros possui peculiaridades que o distingue dos demais serviços de transportes, bem como existe a premissa de que os acordos internacionais prevalecem sobre as resoluções da ANTT neste segmento de transporte rodoviário internacional de passageiros.

Ainda, para contextualizar, registre-se que a Lei nº 12.996/2014 alterou significativamente o marco regulatório do transporte rodoviário internacional de passageiros, modificando a forma de delegação dos serviços de permissão para autorização, exigindo uma prestação de serviço mais flexível.

Feitas essas considerações, o problema principal pode ser descrito como a inadequação da regulamentação do transporte rodoviário internacional de passageiros da ANTT, que não conseguiu acompanhar as novas circunstâncias que se apresentam.

As causas que originaram o problema podem ser resumidas em 2 (dois) aspectos:

- a) transformações das condições de mercado, e
- b) obsolescência da regulamentação.

Por sua vez, as consequências, ou seja, os efeitos que esse problema produz são percebidos nas situações narradas a seguir.

No ano de 2023, 875 autorizações prestaram serviços sob o regime de fretamento, com uma frota estimada de 1.740 veículos; conforme abaixo:



Figura 1 – Operação do Fretamento internacional no ano de 2023

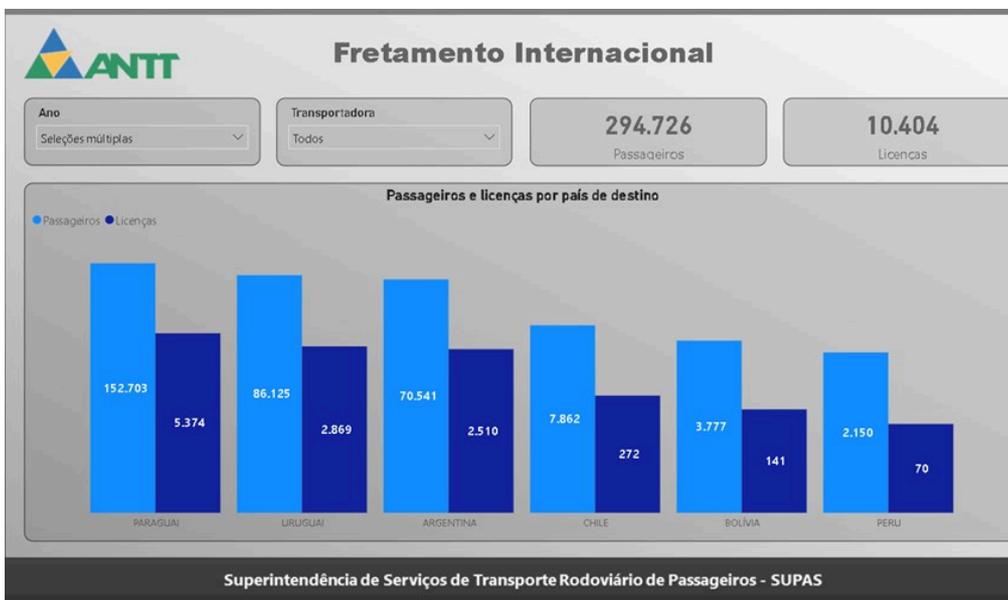


Figura 2 – Passageiros x licenças por país de destino em 2023

Das linhas acordadas entre os países, temos 57 linhas, conforme a seguinte distribuição:



Figura 3 – Linhas Regulares 2024

O mercado de transporte internacional de passageiros é composto por 14 autorizatárias brasileiras que operam 57 linhas regulares internacionais e, no serviço semiurbano, temos 01 autorizatária, operando 04 linhas internacionais. A frota estimada é da ordem de 151 veículos.

Em contrapartida, temos 23 autorizatárias estrangeiras que operam os serviços de transporte internacional com uma frota estimada de 800 veículos.

Cabe destacar que há linhas internacionais acordadas bilateralmente nas quais nunca houve manifestação de interesse por parte de transportadoras brasileiras. Tal cenário se explica pela maior atratividade do Brasil nos aspectos turísticos, laborais e educacionais, o que resulta, predominantemente, em um fluxo de demanda migratória direcionado ao território nacional.

A seguir, são apresentadas as linhas internacionais acordadas há anos que, embora tenham sido objeto de convocação às transportadoras interessadas nos anos de 2017 e 2020, não suscitaram manifestações de interesse na maioria dos mercados disponibilizados. Também estão incluídas, nesse rol, as linhas cuja prestação de serviços foi posteriormente renunciada por autorizatárias.

**LINHAS PARA CONVOCAÇÃO POR DESISTÊNCIA:**

**MERCADO PRINCIPAL**

- GUAIRA (BR) – SALTO DEL GUAIRA (PRY)
- MUNDO NOVO (BR) – SALTO DEL GUAIRA (PRY)
- BALNEÁRIO CAMBORIU (BR) – CÓRDOBA (AR)
- ALVADOR (BR) – ASSUNÇÃO (PY)

**LINHAS DISPONÍVEIS DESDE CONVOCAÇÕES ANTERIORES (2017 e 2020)**

**MERCADO PRINCIPAL**

- CAMPO GRANDE (BR) – CONCEPCIÓN (PRY)
- CAMPO GRANDE (BR) – ASSUNÇÃO (PRY)

SÃO PAULO (BR) – CONCEPCIÓN (PRY)

BRASILIA (BR) – ASSUNÇÃO (PRY), VIA PONTA PORÃ (BR) - PEDRO JUAN CABALLERO (PY)

BRASILIA (BR) – ASSUNÇÃO (PRY), VIA FOZ DO IGUAÇU (BR)- CIUDAD DEL ESTE (PY)

BARRA DO QUARAI (BR) – BELA UNION (URY)

SÃO BORJA (BR) – SANTO TOMÉ (ARG)

A falta de interesse das transportadoras brasileiras na prestação de serviços regulares internacionais é um fenômeno de longa data, que se tornou ainda mais evidente no período da pandemia da Covid-19 (2020 a 2022). Durante esse período, mesmo diante de convocações para retomada das operações, muitas autorizatárias optaram por retornar com a frequência mínima ou, simplesmente, não retornar. Como exemplo, destacam-se três casos de extinção de licenças originárias: duas por renúncia – a linha Balneário Camboriú/BR – Córdoba/AR (LO nº 35/2019), da Reunidas Transportes, e a linha Salvador/BR – Assunção/PY, da Empresa Gontijo de Transportes Ltda; e uma por cassação – a linha Mundo Novo/BR – Salto Del Guairá/PY (LO nº 27/2016), da Viação Umuarama Ltda, em razão da perda das condições indispensáveis à autorização.

Considerando que o Brasil se destaca como polo de atração para atividades turísticas, profissionais, comerciais e acadêmicas, constata-se que o fluxo de demanda é significativamente mais intenso no sentido dos demais países para o território nacional. Essa realidade pode ser constatada pelo número expressivamente maior de operadoras estrangeiras em atividade, bem como pela comparação entre os quadros de horários das autorizatárias estrangeiras e brasileiras, o que evidencia uma oferta inferior de viagens com origem no Brasil.

A forte concorrência com o setor aéreo – que oferece menor tempo de deslocamento, maior conforto, segurança e tarifas mais atrativas – contribui ainda mais para a redução da atratividade do transporte rodoviário internacional, refletindo, ano após ano, na queda da demanda por esse modal.

Linhas extensas, altos custos operacionais, baixa demanda e consequente insuficiência de receita tornam o mercado pouco atrativo para as transportadoras brasileiras.

Além desse cenário, há ainda o agravante das regras excessivamente rígidas atualmente vigentes nos normativos da ANTT, que se contrapõem à lógica do novo modelo de delegação por autorização instituído pela Lei nº 12.996/2014. Esse modelo exige uma prestação de serviço mais flexível e dinâmica, alinhada às necessidades e realidades de cada mercado.

Nesse contexto, é essencial permitir maior flexibilidade na prestação dos serviços regulares internacionais, especialmente no que se refere à operação das linhas, conferindo às autorizatárias a prerrogativa de realizar encurtamentos ou prolongamentos de seus serviços conforme as necessidades do mercado.

A adoção de regras mais flexíveis e com aplicação imediata traz agilidade e otimização à prestação dos serviços. A exigência de abertura de convocação pública para novos operadores nos casos de alteração de pontos terminais de linhas já existentes – ainda que mediante acordo bilateral – gera morosidade, incertezas quanto ao interesse de novos operadores e aumento de custos administrativos para a ANTT.

Há casos concretos de autorizatárias que operam até o ponto terminal com baixa ocupação e manifestam interesse em encerrar a viagem em seções anteriores, em consonância com os interesses de operadores estrangeiros. Contudo, pelas regras atuais, esse tipo de encurtamento configura nova linha, exigindo convocação pública, mesmo sem garantia de manifestação de interesse. O mesmo se aplica aos casos de prolongamento de linha.

Essas situações, que deveriam ser tratadas com agilidade e eficiência, acabam esbarrando em uma rigidez normativa incompatível com o atual regime de autorização e com a necessidade de racionalização operacional.

Outro aspecto que merece destaque refere-se às incertezas quanto à aplicação dos normativos brasileiros às autorizatárias estrangeiras, gerando recorrentes consultas à Procuradoria Federal junto à ANTT. Um exemplo emblemático diz respeito à obrigatoriedade do Serviço de Atendimento ao Consumidor – SAC: de acordo com o Parecer ANTT/PRG/FA/Nº 119-3.6/2011, essa exigência não se aplica às empresas estrangeiras.

A ausência de definição clara sobre os normativos aplicáveis às estrangeiras tem levado, inclusive, à lavratura de autos de infração com base em regras que, a rigor, não lhes seriam aplicáveis – como nos casos envolvendo a exigência de venda antecipada de bilhetes.

Esse cenário gerou questionamentos por parte de países membros do Subgrupo de Trabalho de Transportes do Mercosul (SGT-5), especialmente sobre a aplicação da Resolução nº 233/2003 em detrimento do Decreto nº 5.462/2005, que trata do Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções do ATIT. A solução encontrada foi a alteração da Resolução nº 233/2003 pela Resolução nº 4.667/2015, restringindo sua aplicação às operadoras brasileiras.

Diante desse histórico, a definição, em norma, de quais dispositivos internos da ANTT não se aplicam às autorizatárias estrangeiras representa uma oportunidade para mitigar a discricionariedade dos atos administrativos e promover uniformidade de entendimento entre as unidades organizacionais da Agência. O rol exemplificativo de matérias não aplicáveis consta do item 8 do relatório, sem prejuízo da observância ao princípio da reciprocidade.

Cabe mencionar que os valores das multas aplicáveis ao transporte rodoviário internacional de passageiros – conforme o Decreto nº 5.462/2005 – variam entre US\$ 200 e US\$ 4.000, significativamente superiores aos praticados no transporte interestadual.

Diante de todos esses fatores, é compreensível que as transportadoras brasileiras se sintam inseguras e pouco atraídas a ingressar ou permanecer no mercado internacional de transporte rodoviário de passageiros.

Assim, sintetizando, o quadro a seguir apresenta os problemas do desdobramento do problema principal, suas causas e consequências:

Quadro 1 - Desdobramentos

Causas		Problema	Consequência 1	Consequência 1.1
<b>Transformações das condições do mercado</b>	1) Lei nº 12.996, de 2014 que alterou o regime de permissão para autorização	<b>Inadequação da regulamentação do transporte rodoviário internacional de passageiros da ANTT, que não conseguiu acompanhar as novas circunstâncias</b>	1. Exige gestão operacional dinâmica	1.1.Exige flexibilidade na prestação de serviços regulares internacionais
	2) Forte concorrência com o setor aéreo: tempo de viagem reduzido, conforto, segurança no deslocamento e		2. Mercado pouco atrativo para as transportadoras	2.1. Reduz a oferta de serviços regulares aos usuários

	tarifas mais atrativas			
Causas			Consequência 1	Consequência 1.1
Obsolescência da regulamentação	<p>1) <b>Dispersão das normas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. normativos específicos publicados ao longo do tempo;</li> <li>. Internacional inserido nos normativos do interestadual “no que couber”</li> </ul>		Incompreensão geral sobre matéria	<p>1.1.1 Dificuldade de acesso à informação;</p> <p>1.1.2 Multiplicidade de fonte de informação;</p> <p>1.1.3 Dificuldade de interpretação dos normativos.</p>
	<p>2) <b>Regras rígidas:</b></p> <p>2.1. cumprimento da operação todos os meses do ano;</p> <p>2.2. impossibilidade de alteração de pontos terminais</p>		<p>2. Ineficácia da prestação do serviço</p> <p>2.1. Falta de interesse de transportadoras para a operação.</p> <p>2.2. Falta de liberdade de otimizar a prestação do serviço de forma imediata</p>	<p>2.1.1 Oferta maior sem a demanda suficiente</p> <p>2.1.2. Mercado desatendido parcialmente (estrangeira opera)</p> <p>2.2.1. Desatendimento à demanda.</p>
	<p>3. Falta de clareza dos normativos que não se aplicam às autorizatárias estrangeiras</p>		<p>3.1. Margem à discricionarie-dade;</p> <p>3.2. Divergência de interpretação entre as áreas;</p> <p>3.3. Não observância ao Princípio da reciprocidade</p>	<p>3.1.1. Insegurança e falta de clareza quanto ao regramento;</p> <p>3.2.1. Consulta à PF para firmar entendimento</p> <p>3.3.1. Reclamação de outros países</p>

Por fim, destaca-se a Instrução Normativa nº 15, de 2 de dezembro de 2022, que estabelece orientações e procedimentos para a autorização da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros, tanto por transportadoras brasileiras quanto estrangeiras. Embora não tenha promovido inovações regulatórias, esse normativo representou um primeiro passo no enfrentamento das fragilidades identificadas, ao disciplinar a aplicação de normas hierarquicamente superiores no âmbito da ANTT, detalhando padrões operacionais, procedimentos e rotinas técnicas e administrativas. Com o presente estudo, busca-se avançar na consolidação — na medida do possível — e no aperfeiçoamento do marco regulatório aplicável ao transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros, com vistas à superação do problema central diagnosticado.

#### 4. IDENTIFICAÇÃO DOS AGENTES ECONÔMICOS, DOS USUÁRIOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS E DOS DEMAIS AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

Os principais agentes afetados pelos problemas identificados, são:

- Servidores da ANTT;
- Autorizatárias;
- Transportadoras;
- Usuários;
- Autorizatárias estrangeiras; e
- Organismos de Aplicação do ATIT.

Para facilitar o entendimento, os agentes internos e externos afetados direta ou indiretamente, bem como a extensão dos efeitos estão identificados no quadro abaixo:

Quadro 2 - Impactos

Problema Regulatório	Atores internos	Atores externos	Observação
Normas dispersas	SUPAS, SUFIS	Autorizatórias; usuários; transportadoras	A dispersão dos normativos dificulta o entendimento e a clareza do regulamento
Exigência de cumprimento de operação dos serviços regulares	SUPAS	Autorizatórias; usuários	Ter de cumprir operação estabelecida sem ter a demanda suficiente que justifique a oferta
Engessamento Normativo: impossibilidade de alteração dos pontos terminais da linha para a mesma autorizatória	SUPAS	Autorizatórias; usuários	Engessamento do serviço dificulta oferecimento de novos mercados de forma imediata
Falta de clareza de normas que não se aplicam às autorizatórias estrangeiras	SUPAS; Fiscalização da ANTT	Autorizatórias estrangeiras; Organismos de Aplicação do ATIT	Define quais normas devem ser aplicadas, mitigando a discricionariedade

A dispersão das normas e a rigidez dos normativos constituem falhas regulatórias que precisam ser consolidadas e corrigidas para atualização dos novos cenários que se apresentam, quais sejam: novo contexto legislativo que se insere o transporte rodoviário internacional de passageiros, a Lei nº 12.996, de 20 de junho de 2014, que alterou a forma de delegação dos serviços de regime de permissão para o regime de autorização:

*Art. 13. Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do caput do art. 12 serão realizadas sob a forma de:*

*(...)*

*V - autorização, quando se tratar de:*

*(...)*

*e) prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual e internacional de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura.*

Tal regime pressupõe a prestação de serviço mais flexível, dinâmica, podendo renunciá-lo após 12 meses de operação. De outro lado, temos o transporte rodoviário internacional com suas peculiaridades já apresentadas anteriormente, diferenciando-se do transporte interestadual de passageiros.

Desta forma, cabe à ANTT, como ator interno, aperfeiçoar o regulamento, o qual contribuirá para minimizar os efeitos das falhas regulatórias sobre os atores internos e externos.

Os efeitos dos problemas identificados estão sendo observados ao longo do tempo e se nada mudar, acabará por agravar a situação, tornando o mercado internacional cada vez menos atrativo, por falta de regras claras e pela forma rígida, tornando-se desinteressante para as transportadoras e autorizatórias brasileiras.

## 5. IDENTIFICAÇÃO DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL QUE AMPARA A AÇÃO DO ÓRGÃO OU DA ENTIDADE QUANTO AO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

A Competência legal da ANTT para regulamentar o assunto decorre dos seguintes dispositivos legais:

Constituição Federal de 1988, Art. 21.

Compete a União:

*[...]*

*XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:*

*[...]*

*e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;*

Lei nº 10.233/2001:

*Art. 14 Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se as seguintes diretrizes:*

*[...]*

*III – depende de autorização:*

*[...]*

*j) transporte rodoviário coletivo regular interestadual e internacional de passageiros, que terá regulamentação específica expedida pela ANTT;*

*[...]*

*Art. 22. Constituem a esfera de atuação da ANTT:*

*[...]*

*III – o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;*

*[...]*

Art. 20. São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário:

[...]

II – regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:

garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;

[...]

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

[...]

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição;

[...]

VIII – fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;

...

XVI – representar o Brasil junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados na sua área de competência, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais.

Decreto nº 4.130/2002 – Anexo 1, Art. 3º À ANTT compete, em sua esfera de atuação:

[...]

IV – exercer o poder normativo relativamente à exploração da infraestrutura ferroviária e à prestação de serviços de transporte terrestre, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando o direito dos usuários, fomentando a competição entre operadores e intensificando o aproveitamento da infraestrutura existente;

[...]

IX – fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;”

A leitura dos dispositivos supracitados demonstra que cabe à ANTT editar normas e fiscalizar o TRIIP, de forma a garantir a prestação adequada de serviços, com eficiência, segurança, conforto, regularidade e pontualidade.

Nesse contexto, a Resolução nº 5.976/2022, que aprova o Regimento Interno da ANTT, estabelece que compete a Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SUPAS), em seu inciso I, art. 29, propor regulamentação para os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Por sua vez, no âmbito da SUPAS, conforme Resolução nº 5.977/2022, que dispõe sobre a estrutura organizacional da ANTT, cabe a Gerência de Estudos e Regulação do Transporte de Passageiros (GEEST) essa atividade, ou seja, apresentar proposta de normativos para os serviços de transporte rodoviário de passageiros.

Pelo exposto, a ANTT é o organismo nacional competente de aplicação dos acordos internacionais de transporte terrestre.

## 6. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS QUE SE PRETENDE ALCANÇAR

O objetivo geral é adequar a regulamentação do transporte rodoviário internacional de passageiros da ANTT, para acompanhar as novas circunstâncias que se apresentam, por meio da consolidação, no que for possível, e o aperfeiçoamento dos normativos do transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros que se encontram dispersos em várias resoluções da ANTT e em acordos bilaterais/multilaterais.

Os objetivos específicos estão alinhados com os objetivos Estratégicos da ANTT de “Aperfeiçoar processos, normativos e marco regulatório, com base em evidências, no uso intensivo de tecnologia da informação e na participação social” (OPG2) e, paralelamente, concorre para “garantir segurança jurídica, cumprimento de contrato e efetividade da regulação” (R2).

Dos objetivos específicos temos:

- 1) Flexibilizar a prestação dos serviços regulares internacionais para atendimento do mercado de forma dinâmica e eficiente.
- 2) Atrair interesse de transportadoras para a prestação de serviço internacional.
- 3) Mitigar discricionariedade dos agentes internos.

Quadro 3 - Objetivos

Objetivo Específico	Objetivo Geral	Resultado	Resultado
1. Flexibilizar a prestação dos serviços regulares internacionais para atendimento do mercado de forma dinâmica e eficiente	<b>Consolidar e aperfeiçoar os normativos</b>	1. Eficácia na prestação do serviço	1.1 Satisfação dos entes regulados.
2. Atrair interesse de transportadoras para a prestação de serviço internacional.		2. Melhorar a oferta de linhas internacionais	2.1. usuário será melhor atendido
3. Mitigar discricionariedade dos agentes internos.		3. Entendimento único sobre a matéria	3.1 Clareza, transparência para os atores internos e externos

## 7. DESCRIÇÃO DAS ALTERNATIVAS POSSÍVEIS AO ENFRENTAMENTO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

Por se tratar de proposição de regulamentação de prestação dos serviços, na construção das alternativas de solução do problema apresentado, cabe avaliar opções no contexto dos principais tópicos/problemas específicos a serem considerados no ato normativo a ser desenvolvido. Assim, foram identificados os seguintes pontos específicos, cujas alternativas propostas dão suporte à construção do ato normativo com o intuito de adequar a regulamentação do transporte internacional de passageiros:

- As regras para os serviços de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros encontram-se dispersas;
- Exigência de cumprimento da prestação dos serviços regulares durante todos os meses do ano sem a demanda que justifique a operação;
- Rigidez das normas que afetam a dinâmica da prestação do serviço, devido à impossibilidade de alteração dos pontos terminais de uma linha para a mesma autorizatária por caracterizar nova linha;
- Falta de clareza dos normativos que não se aplicam às autorizatárias estrangeiras.

Para obter a solução para cada um desses itens especificados, foram consideradas opções regulatórias, com até 3 (três) possíveis alternativas, são elas:

- Alternativa 1: manter a situação atual, sem necessidade de nenhuma alteração;
- Alternativa 2: propor alterações pontuais; e
- Alternativa 3: nova resolução, consolidando o marco do transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros.

### Problema 1: Dispersão das Normas

As regras para os serviços de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros encontram-se dispersas em diversos acordos internacionais e resoluções da ANTT, o que dificulta o entendimento geral sobre a matéria.

O destaque do novo marco regulatório do transporte rodoviário interestadual de passageiros dispõe em seu art. 248 que:

*A autorização para o serviço de transporte rodoviário coletivo regular internacional de passageiros observará os tratados, as convenções e os acordos internacionais dos quais o Brasil seja signatário, atendido o princípio da reciprocidade, bem como cumprirá, **no que couber**, o disposto nesta Resolução e em normas complementares. (grifo nosso)*

Assim, podemos manter a mesma situação, com a tradição normativa pulverizada em diversos normativos ou consolidar as normas, no que for possível:

- 1) Manter a situação; ou
- 2) Consolidar as normas.

### Problema 2: Cumprimento de operação dos serviços regulares durante todos os meses do ano

Considerando que o Brasil é um pólo de atração de turismo, de trabalho, de negócios, de estudos, o fluxo de demanda é bem maior de outros países para cá. Podemos identificar isso pelo quadro de horários das autorizatárias estrangeiras comparado com as autorizatárias brasileiras, ou seja, a oferta de viagens saindo do Brasil sempre é menor, conforme apresentado no link abaixo:

<https://app.powerbi.com/groups/me/reports/ba78c1cc-cb96-4a10-86f5-bc489f7dbd5e/ReportSection/acd443513385e5d405f?experience=power-bi>

A forte concorrência com o setor aéreo, cujo tempo de viagem reduzido, conforto, segurança no deslocamento e tarifas mais atrativas, faz com que o transporte rodoviário seja menos interessante, refletindo a cada ano na redução da demanda por este modal.

Poderíamos flexibilizar a operação, mantendo uma frequência quinzenal ou mensal durante o ano todo. Nesse ponto, cabe à transportadora ofertar o serviço e avaliar se haverá demanda a ser atendida.

Exigir o cumprimento de oferta de serviços durante o ano todo sem demanda que justifique a prestação dos serviços, além de impor uma operação ineficaz, afasta o interesse de transportadoras a prestarem o serviço regular internacional.

Pelo exposto, apresentam-se as seguintes alternativas:

- 1) Manter a situação;
- 2) Flexibilizar a operação, exigindo uma frequência mínima mensal; ou
- 3) Flexibilizar a operação de acordo com a sazonalidade.

### Problema 3: Rigidez das normas afeta a dinâmica da prestação do serviço, devido à impossibilidade de alteração dos pontos terminais da linha para a mesma autorizatária por caracterizar nova linha.

Com o novo regime de delegação, por meio de autorização, em que a autorizatária não está mais obrigada a prestar o serviço, podendo renunciá-lo a qualquer momento, após o período de 12 meses, obriga-nos a pensar em oferecer um regulamento mais aderente à nova ordem.

Pelas dificuldades apontadas no item 3 (Identificação dos problemas regulatórios), regras mais flexíveis e adotadas de forma imediata, traz agilidade e otimização na prestação de serviço. Se fôssemos manter a regra de abrir convocação para novos operadores, nos casos de alteração de pontos terminais de uma linha já existente, sempre por meio de acordo bilateral, acabaria por ter de passar por processos morosos de convocação, emissão de nova licença originária, sem a certeza de haver interesse por parte de novas transportadoras.

Ocorre que tais situações de modificação operacional que deveriam ser ágeis e eficientes para uma dinâmica operacional, não devem esbarrar em rigidez normativa que não faz mais sentido.

Assim, apresentamos as seguintes alternativas:

- 1) Manter a situação de convocar novas transportadoras para alteração de um dos pontos terminais; ou
- 2) Flexibilizar a prestação dos serviços, mantendo a mesma transportadora.

**Problema 4: Falta de clareza dos normativos que não se aplicam às autorizatárias estrangeiras**

Ao longo dos anos sempre houve dúvidas sobre o que se aplica à autorizatária estrangeira de nossos normativos, recorrendo à Procuradoria Federal junto à ANTT para esclarecimentos jurídicos sobre a matéria.

Um exemplo disso, foi com relação ao Serviço de Atendimento ao Consumidor – SAC, se era aplicado às autorizatárias estrangeiras ou não. De acordo com o PARECER/ANTT/PRG/FA/Nº 119-3.6/2011, processo nº 50500.015526/2011-92, o SAC não se aplica às estrangeiras.

Temos observado também autos de infração aplicados às estrangeiras a exemplo do nosso normativo de venda de bilhete de passagem. O entendimento desta SUPAS é de que cada país cumpre com seus normativos internos referentes ao transporte.

Pelo exposto, temos as seguintes alternativas:

- 1) Manter a situação;
- 2) Definir quais matérias não se aplicam às estrangeiras

Com base nos impactos e comparação das alternativas para cada um dos pontos apresentados, conforme analisado no item 8 abaixo, apresenta-se a solução que se mostrou mais adequada à presente situação, diante da quantidade das alterações sugeridas.

**8. EXPOSIÇÃO DOS POSSÍVEIS IMPACTOS DAS ALTERNATIVAS IDENTIFICADAS E COMPARAÇÃO DAS ALTERNATIVAS CONSIDERADAS**

Na análise dos impactos para fins de comparação entre as alternativas regulatórias utilizou-se a metodologia multicritério, pois trata-se de avaliação de alternativa que se entende mais adequada para alcançar o objetivo principal, que é aduzir coerência entre o marco regulatório dos transportes terrestres internacional infralegal, instituído pela ANTT, e as condições atuais do mercado.

A metodologia de Análise Multicritérios foi aplicada conforme recomenda o Manual de Análise de Impacto Regulatório (AIR) e de Avaliação do Resultado Regulatório (ARR) da Agência Nacional de Transporte Terrestres (ANTT) com o objetivo de ponderar o conjunto de critérios pertinentes para a interpretação das diferentes opções regulatórias, subsidiando a tomada de decisão sobre novo marco regulatório do transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros. A Análise Multicritério consiste numa metodologia que permite a análise sistemática dos objetivos e critérios da política regulatória, quando é de elevada complexidade quantificar todos os resultados regulatórios esperados. O método permite a ordenação de dados qualitativos para a tomada de decisão em ambientes com uma grande quantidade de informações de difícil mensuração (ANVISA, 2021)[1].

A aplicação da metodologia consiste na identificação das opções regulatórias, da definição dos critérios a serem analisados em cada cenário (peso que cada critério terá dentro da composição e/ou avaliação de impactos positivos ou negativos). Ao final, baseado em cada critério e sua relevância, é possível identificar qual opção regulatória é a melhor alternativa entre as analisadas (OECD, 2008[2]; ANP, 2015[3]; ANTT, 2020[4]; ANVISA, 2021). Apesar de ser uma alternativa técnica que não determina a obrigatoriedade da monetização de cada critério, ela produz resultados transparentes e fortemente fundamentados por equipe técnica capacitada para tal análise.

Conforme diversos autores que se debruçaram no estudo e aperfeiçoamento das metodologias de AIR e nos obstáculos vividos para a aplicação dessas técnicas, sempre que possível, é recomendada a aplicação de medidas quantitativas. Porém, destacam que em diversos casos pela complexidade da mensuração de todos os argumentos analisados é praticamente inviável a aplicação de metodologias de análises quantitativas (SOUSA, 2011[5]; ANP, 2015; AQUILA, 2019[6]; COLLUCI, GENNARI e ARAUJO, 2020[7]; ANTT, 2020).

A natureza qualitativa dos métodos de análise multicritérios permite que requisitos metodológicos confiáveis e transparentes, mesmo sem o uso de dados monetizáveis, sejam aplicados viabilizando a realização da AIR.

Com isso, a metodologia AIR por meio da Análise Multicritérios, aplicada neste relatório de AIR do novo marco regulatório do transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros, definida pelo art. 7º do Decreto n. 10.411, de 30 de junho de 2020 (também apresentada na literatura como um método consistente para tal fim), cumpre o seu papel de apresentar subsídios para a tomada de decisão

Nesse sentido, nesta seção foram identificados os possíveis impactos positivos e negativos, desejáveis e indesejáveis, das alternativas de ação que foram elencadas na seção 7.

Considerando a natureza dos problemas e das alternativas levantadas, foi feita a análise qualitativa das vantagens e desvantagens de cada uma dessas alternativas sobre cada um dos atores.

Podemos dizer que, de uma forma geral, os problemas contemplam a adequação da regulação a ações já implementadas, porque estão previstas em Acordos Internacionais e, naturalmente, por isso, não há margem para uma multiplicidade de alternativas para promover a publicidade e a transparência.

Assim, a comparação qualitativa dos impactos positivos e negativos indica que, na maioria dos casos, há claramente uma alternativa de ação superior às demais para atingir os objetivos desejados.

Feitas estas considerações, passaremos ao exame de cada tópico relativo aos principais tópicos/problemas específicos apresentados no item 7, os quais fundamentam a revisão do marco regulatório do transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros em análise e, por consequência, a construção do ato normativo.

**Problema 1: Dispersão das Normas**

As regras para os serviços de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros encontram-se dispersas em diversos acordos internacionais e resoluções da ANTT, o que dificulta o entendimento geral sobre a matéria.

Verifica-se que a Resolução nº 6.033/23 aplica-se quase que integralmente ao transporte internacional de passageiros, mas cabe à SUPAS avaliar o que não se aplicará. Essa definição não deixará margem para a discricionariedade de atos administrativos, devendo serem atendidos os acordos e tratados internacionais e o princípio da reciprocidade.

Portanto, manter a situação atual não é desejada, considerando a inadequação da regulamentação do transporte rodoviário internacional de passageiros da ANTT.

O quadro abaixo apresenta os impactos associados à eventual implementação de alternativa de ação proposta:

Quadro 4 - Impacto das alternativas de ação para o problema regulatório 1

Alternativa	Impactos Positivos			Impactos Negativos		
	Autorizatárias	Usuários	ANTT	Autorizatárias	Usuários	ANTT
Manter a situação	Nenhum	Nenhum	Nenhum	Dificuldade de	Falta de Clareza	Gestão inadequada

				compreensão		do estoque regulatório
Consolidar as normas	Maior clareza	Maior clareza	Redução estoque regulatório	Nenhum	Nenhum	Risco de não abranger todos os normativos

A alternativa escolhida que apresenta mais pontos positivos e menos pontos negativos é o marco regulatório para o transporte internacional, uma vez que consolidará e aperfeiçoará as regras, trazendo concisão, facilidade, clareza no regulamento do transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros para os usuários, transportadoras e corpo técnico da ANTT.

### Problema 2: Cumprimento de operação dos serviços regulares durante todos os meses do ano

Com a publicação da Lei nº 12.996/2014, a delegação dos serviços regulares de transporte rodoviário de passageiros passou a ser feita por meio de autorização, sem caráter de exclusividade, e exercido em liberdade de preços dos serviços e tarifas.

Exigir o cumprimento de oferta de serviços durante o ano todo sem demanda que justifique a prestação dos serviços, além de impor uma operação ineficaz, afasta o interesse de transportadoras a prestarem o serviço regular internacional.

O quadro abaixo apresenta os impactos associados à eventual implementação de alternativa de ação proposta:

Quadro 5 - Impacto das alternativas de ação para o problema regulatório 2

Alternativa	Impactos Positivos			Impactos Negativos		
	Autorizatórias	Usuários	ANTT	Autorizatórias	Usuários	ANTT
Manter a situação	Nenhum	Oferta de serviço o ano todo	Nenhum	Falta de interesse de transportadoras	Redução de oferta de serviço por falta de interesse de transportadoras	Perpetua a falha regulatória
Flexibilizar a operação, exigindo frequência mínima mensal	Nenhum	Oferta de serviço durante o ano, ainda que reduzida	Nenhum	Mantém estrutura operacional para poucas viagens, gerando desinteresse.	Nenhum	Nenhum
Flexibilizar a operação de acordo com a sazonalidade	Otimiza a prestação de serviço de acordo com a demanda	Possibilita a oferta de mais serviços internacionais, ainda que em determinados meses do ano	Atrai transportadoras interessadas no mercado internacional	Nenhum	Nenhum (o usuário tem a opção da estrangeira)	Nenhum

A alternativa escolhida que apresenta mais pontos positivos e menos pontos negativos é flexibilizar a operação de acordo com a sazonalidade da demanda, uma vez que a oferta da prestação do serviço deve acompanhar as sazonalidades dos mercados para atendimento da demanda de forma otimizada.

### Problema 3: Rigidez das normas afetam a dinâmica da prestação do serviço, devido à impossibilidade de alteração dos pontos terminais da linha para a mesma autorizatória por caracterizar nova linha.

Com o novo regime de delegação, por meio de autorização, em que a autorizatória não está mais obrigada a prestar o serviço, podendo renunciá-lo a qualquer momento, após o período de 12 meses, obriga-nos a pensar em oferecer um regulamento mais aderente à nova ordem.

Pelas dificuldades apontadas no item 3 (Identificação dos problemas regulatórios), regras mais flexíveis e adotadas de forma imediata, traz agilidade e otimização na prestação de serviço. Se fôssemos manter a regra de abrir convocação para novos operadores, nos casos de alteração de pontos terminais de uma linha já existente, sempre por meio de acordo bilateral, acabaria por ter de passar por processos morosos de convocação, emissão de nova licença originária, sem a certeza de haver interesse por parte de novas transportadoras.

Ocorre que tais situações de modificação operacional que deveriam ser ágeis e eficientes para uma dinâmica operacional, não devem esbarrar em rigidez normativa que não faz mais sentido.

Flexibilizar a prestação do serviço regular internacional de forma a alterar os pontos terminais da linha, por meio de encurtamento ou prolongamento, mantendo a mesma autorizatória, deve ser a opção escolhida, uma vez que o regulamento deve fomentar a eficiência da prestação de serviço de forma imediata.

O quadro abaixo apresenta os impactos associados à eventual implementação de alternativa de ação proposta:

Quadro 6: Impacto das alternativas de ação para o problema regulatório 3

	Impactos Positivos	Impactos Negativos
--	--------------------	--------------------

Alternativa	Autorizatárias	Usuários	ANTT	Autorizatárias	Usuários	ANTT
Manter a situação	Nenhum	Nenhum	Nenhum	Falta de interesse em operar o mercado	Nenhum	Perpetua norma desatualizada diante de novo cenário
Configurar uma nova linha para convocação de transportadoras	Oportunidade para outras transportadoras	Nenhum	Nenhum	Insegurança para quem já opera a linha	Nenhum	Custo administrativo de convocação, sem a certeza de interessados
Flexibilizar a prestação dos serviços	Liberdade de otimizar serviços	Oferta de mercados de forma imediata	Atualiza normativo de acordo com novo cenário	Nenhum	Nenhum	Nenhum

A alternativa escolhida que apresenta mais pontos positivos e menos pontos negativos é flexibilizar a prestação dos serviços por meio de encurtamento ou prolongamento de linha. A proposta apresentada na minuta de regulamento é: *Somente poderá ser autorizado o encurtamento ou prolongamento de linha quando o exame do comportamento do respectivo mercado indicar a conveniência da medida.*

#### Problema 4: Falta de clareza dos normativos que não se aplicam às autorizatárias estrangeiras

Ao longo dos anos sempre houve dúvidas sobre o que se aplica à autorizatária estrangeira de nossos normativos, recorrendo à Procuradoria Federal da ANTT para esclarecimentos jurídicos sobre a matéria.

Temos observado também autos de infração aplicados às estrangeiras no que se refere aos nossos normativos a exemplo do de venda de bilhete de passagem, sendo autuadas por não abrirem o sistema de venda com 30 dias antes do início da viagem. O entendimento da SUPAS é de que, a depender da matéria, cada país deve cumprir com seus normativos internos.

Assim, para não haver entendimentos diferenciados entre as Unidades Organizacionais da ANTT, e sabendo que de tantas matérias que são impostas às autorizatárias brasileiras, nem todas se aplicam às estrangeiras, podemos exemplificar as seguintes:

- I- Regulamento e modelo de bilhete de passagem;
- II- Serviço de Atendimento ao Consumidor – SAC;
- III- Acessibilidades nos veículos estrangeiros;
- IV- Comunicação dos Procedimentos de Segurança;
- V- Classe de conforto das poltronas;
- VI- Cadastro de motoristas, plano de capacitação de motorista estrangeiro;
- VII- Normativos referentes à tripulação;
- VIII- Plano de manutenção de veículos;
- IX- Utilização do Sistema de Monitoramento do Transporte Interestadual e Internacional Coletivo – Monitriip; e
- X- Gratuidades.

Portanto, no novo marco regulatório do transporte internacional de passageiros, tratar das autorizatárias estrangeiras é uma oportunidade para mitigar a discricionariedade dos atos administrativos, unificar entendimentos, motivos pelos quais deve ser a opção escolhida.

O quadro abaixo apresenta os impactos associados à eventual implementação de alternativa de ação proposta:

Quadro 7: Impacto das alternativas de ação para o problema regulatório 4

Alternativa	Impactos Positivos			Impactos Negativos		
	Autorizatárias	Usuários	ANTT	Autorizatárias	Usuários	ANTT
Manter a situação	Nenhum	Nenhum	Nenhum	Insegurança de aplicação de normas	Afeta em seus direitos e na transparência das condições contratuais	Falta de clareza e definição
Definir quais matérias não se aplicam às estrangeiras	Clareza e definição de normativos aplicáveis	Clareza em seus direitos e na transparência das condições contratuais	Não deixa margem a discricionariedade	Não haverá isonomia entre brasileira e estrangeira	Nenhum	Nenhum

A alternativa escolhida que apresenta mais pontos positivos e menos pontos negativos é definir quais matérias não se aplicam às estrangeiras, sem prejuízo da adoção do princípio da reciprocidade. Diante disso, na norma propõe-se explicitar o seguinte:

Art. 80. Dos normativos internos da ANTT, não se exigirá das autorizatárias estrangeiras, sem prejuízo da adoção do princípio da reciprocidade, o rol abaixo exemplificativo:

- I- regulamento e modelo de bilhete de passagem;
- II- Serviço de Atendimento ao Consumidor – SAC;
- III- acessibilidades nos veículos estrangeiros;
- IV- comunicação dos Procedimentos de Segurança;
- V- classe de conforto das poltronas;
- VI- cadastro de motoristas, plano de capacitação de motorista;
- VII- normativos de tripulação;
- VIII- plano de manutenção de veículos;
- IX- utilização do Sistema de Monitoramento do Transporte Interestadual e Internacional Coletivo – Monitriip; e
- X- Gratuidades.

Por fim, para implantação de um novo marco é necessária audiência pública, avaliação de contribuições e deliberação da diretoria, o que traz um custo regulatório, o qual entende-se aceitável em razão das vantagens apresentadas com a implantação da consolidação e aperfeiçoamento das normas vigentes na esfera de competência da ANTT.

Na sequência, apresentamos no quadro abaixo a síntese da análise técnica (análise multicritério) feita para as 2 opções: Alternativa 1 e Alternativa 2, tendo 1 como a melhor opção; e 2 como a pior opção, considerando os atributos relevantes que foram examinados neste estudo, com o análise das vantagens e desvantagens apresentadas, o que fundamenta a opção escolhida.

Quadro 8: Síntese da análise multicritério das alternativas analisadas

Atributos	<u>Alternativa 1</u> Situação atual (manter o Marco regulatório da ANTT atualmente vigente)	<u>Alternativa 2</u> Consolidar e aperfeiçoar o Marco Regulatório da ANTT
Atualidade/Aderência ao novo marco regulatório	2	1
Implementação da Regulamentação	1	2
Flexibilidade da exploração dos serviços	2	1
Facilidade, clareza e entendimento da norma	2	1
Total	7	5

Pelo exposto, somando-se as classificações em cada atributo, a menor pontuação indica a Alternativa 2 ( consolidação e aperfeiçoamento da norma) como a melhor alternativa.

Com relação ao impacto regulatório sobre microempresas e empresas de pequeno porte, cabe ressaltar que serão utilizadas as mesmas condições previstas na Resolução nº 6033/2023 que dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, sob o regime de autorização, conforme a seguir:

*Art. 3º A habilitação da transportadora é requisito para o requerimento de TAR para prestação de serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros.*

*§ 1º Poderão ser habilitadas para a prestação de serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros pessoas jurídicas nacionais que comprovem regularidade jurídica e econômica, e que informem o responsável legal e o responsável pela gestão da manutenção dos veículos da transportadora, conforme disposições contidas neste Capítulo.*

(...)

*Art. 5º Para a comprovação da regularidade econômica, serão exigidos:*

(...)

*VIII - Balanço Patrimonial do último exercício social que comprove capital social integralizado mínimo de R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais) e patrimônio líquido positivo.*

O capital social integralizado mínimo acima indicado aplica-se às transportadoras que irão operar linhas regulares.

Para as transportadoras que irão operar sob o regime de fretamento, seguirão as mesmas condições da Resolução nº 4.777/2014:

*Art. 10. Para obtenção do Termo de Autorização, o transportador deverá efetuar cadastro, por meio da apresentação de requerimento à ANTT, acompanhado dos seguintes documentos: (Redação dada pela [Resolução 5577/2017/DG/ANTT/MTPA](#))*

#### Redações Anteriores

*I - contrato social consolidado ou estatuto social atualizados, com objeto social compatível com a atividade de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento e capital social integralizado igual ou superior a 120 (cento e vinte) mil reais, devidamente registrado na forma da lei, bem como documentos de eleição e posse de seus administradores, conforme o caso; (Redação dada pela [Resolução 5017/2016/DG/ANTT/MT](#))*

Pelo exposto, observamos que não haverá alterações na forma de habilitar e autorizar as transportadoras, motivo pela qual não haverá impactos sobre microempresas e empresas de pequeno porte.

## 9. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL QUANTO ÀS MEDIDAS ADOTADAS PARA A RESOLUÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

Abaixo apresentamos um resumo de algumas experiências internacionais na prestação de serviços de transporte rodoviário internacional de passageiros:

**União Europeia:** Na União Europeia, o transporte rodoviário internacional de passageiros é regulado por uma série de diretivas e regulamentos que visam harmonizar as normas entre os Estados-Membros. A Diretiva 2009/107/CE, por exemplo, estabelece normas comuns para o acesso ao mercado de transporte internacional de passageiros, garantindo a livre circulação de serviços e a concorrência leal entre as empresas de transporte.

**Estados Unidos e Canadá:** O transporte rodoviário internacional de passageiros entre os Estados Unidos e o Canadá é regido por acordos bilaterais que estabelecem requisitos específicos para a operação de serviços transfronteiriços. As empresas de transporte devem cumprir as normas de segurança e regulamentações de ambos os países, além de obter licenças específicas para operar em rotas internacionais.

**Ásia:** Em algumas regiões da Ásia, como a Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN), existem esforços para harmonizar as regulamentações de transporte rodoviário internacional de passageiros. A ASEAN tem trabalhado em acordos que visam facilitar a mobilidade transfronteiriça e melhorar a conectividade entre os países membros, promovendo o desenvolvimento econômico e o turismo na região.

Essas são apenas algumas das experiências internacionais na prestação de serviços de transporte rodoviário internacional de passageiros. Cada região tem suas próprias particularidades e desafios, mas a cooperação entre os países e a harmonização das normas são fundamentais para garantir a eficiência e a segurança desses serviços.

Nesse sentido, a nossa experiência de regulação do transporte rodoviário internacional de passageiros, de uma forma geral, refere-se a procedimentos que devem ser adotados por transportadoras brasileiras e estrangeiras para obtenção de habilitação e procedimentos operacionais, considerando os requisitos previstos nos Acordos Internacionais, mas também observadas as legislações de cada país.

Com as discussões nas reuniões bilaterais de criação de linhas e de modificações operacionais de linhas internacionais, temos observado que outros países têm mais flexibilidade em suas legislações internas, principalmente, no momento de acordar modificações operacionais nas linhas já existentes. Se para nós é um ponto de entrave nas negociações, para eles há mais facilidades. Temos visto, ao longo dos anos, uma flexibilidade maior na prestação dos serviços, principalmente, pelas condições mais exigentes do mercado. Hoje temos acordado com os países a gestão das frequências das linhas de acordo com a demanda pela própria transportadora, tendo que ser observada a frequência máxima acordada. Não é mais o ente regulador que impõe a frequência de cada linha.

Vimos que a Argentina tem flexibilizado bastante a operação do transporte internacional de passageiros e tem levado isso às reuniões. Exemplo disso, diz respeito à possibilidade de prolongamento da linha mantendo a mesma transportadora.

O que seria considerado para nós uma nova linha, para eles é tratado como uma modificação operacional, o que traz flexibilidade e liberdade no momento de acordar novas possibilidades operacionais.

Essa flexibilidade e liberdade está em acordo com o atual regime de delegação de serviços que é por meio de autorização.

Nesse sentido, a experiência internacional apresentada contribui para sanar os problemas regulatórios identificados de: 1) cumprimento de operação dos serviços regulares durante todos os meses do ano e; 2) rigidez das normas afetam a dinâmica da prestação do serviço, devido à impossibilidade de alteração dos pontos terminais da linha para a mesma autorizatória por caracterizar nova linha.

Assim, entendemos que a referida experiência internacional contribui para o presente Aperfeiçoamento do Marco Regulatório do Transporte Rodoviário Coletivo Internacional de Passageiros.

## 10. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO

Como se trata de uma consolidação de normativos, no que for possível, será necessário alterar ou revogar outros normativos, conforme abaixo:

Art. 97. Ficam revogados os seguintes atos:

I- a Resolução nº 5.401, de 9 de agosto de 2017. (Circuito Da Tríplice Fronteira);

II- a Resolução nº 5.989, de 20 de setembro de 2022; (documentos digitais de porte obrigatório);

III- a Instrução Normativa nº 15, de 22 de setembro de 2022.

Art. 98. As ementas e artigos dos atos normativos abaixo sofrerão alteração e passarão a vigorar sem a palavra internacional:

I- [Resolução nº 19, de 23 de maio de 2002](#):

II- [Resolução nº 19, de 23 de maio de 2002](#), Título II:

III- [Resolução nº 643, de 14 de julho de 2004](#):

IV- [Resolução nº 839, de 5 de janeiro de 2005](#):

V- [Resolução nº 1.383, de 29 de março de 2006](#):

VI- Resolução nº 1.445, de 5 de maio de 2006

VII- [Resolução nº 1.971, de 25 de abril de 2007](#):

VIII- [Resolução nº 3.871, de 1º de agosto de 2012](#):

IX- [Resolução nº 4.130, de 3 de julho de 2013](#):

X- [Resolução nº 4.282, de 17 de fevereiro de 2014](#):

XI- [Resolução nº 4.308, de 10 de abril de 2014](#)

XII- [Resolução nº 5.396, de 3 de agosto de 2017](#):

Para implantação da proposta apresentada nesta AIR, destacamos a necessidade de adequação de sistemas da ANTT (melhoria e desenvolvimento de software). Todavia, merece registro que a necessidade de desenvolvimento desses sistemas já está em andamento e que as áreas responsáveis pelo desenvolvimento dos sistemas já estão cientes das mudanças necessárias.

Importante dizer que já se encontram em fase final o novo Sistema de Habilitação de Transporte de Passageiros - SISHAB responsável pela habilitação de empresas, motoristas e veículos; o Sistema de Gerenciamento e Monitoramento de Autorizações - SIGMA, módulo de operações, referente as informações de linhas, esquemas operacionais e programações de viagens; e um módulo de monitoramento, responsável pela coleta e tratamento das informações geradas pelas autorizatórias e utilizadas para acompanhamento dos índices.

O módulo de monitoramento utilizará a mesma plataforma existente, com pequena alteração de dados necessários para elaboração dos índices referentes à demanda e à oferta de serviços, implicando em ampliação da infraestrutura necessária para recebimento dos dados por parte da ANTT.

Destaca-se que o módulo de monitoramento já estava previsto na Resolução nº 4.499/2014. O monitoramento *online* dos serviços outorgados fornecerá instrumentos que poderão fortalecer a fiscalização, que poderá utilizar os indicadores para nortear suas operações com maior efetividade.

Com relação aos itens identificados para inserção nos sistemas, destacamos os seguintes:

1) exigência do Cadastro de Pessoas Física - CPF para os passageiros, primeiro porque o número de CPF será obrigatório e será o número único de cada brasileiro na Carteira de Identificação Nacional – CIN, a partir de 2032. Segundo, para agilizar a imigração e aduana nos pontos fronteiriços, a Receita Federal necessita do número do CPF do viajante brasileiro para análise de risco de viajantes. Além disso, servirá para busca de pessoas desaparecidas e de pessoas que não podem sair do país.

2) lista de passageiros web: tema que tem sido discutido no âmbito do Subgrupo de Trabalho de Transporte – SGT 5 – MERCOSUL.

As vantagens para a implementação são:

- agilidade nos trâmites migratórios nos pontos fronteiriços;
- acessar a lista de passageiros web, com antecedência, permite às autoridades migratórias de ambos países otimizar seus recursos e planejar ações operacionais;

- possibilita a pesquisa antecipada por pessoas procuradas, desaparecidas, com impedimento para sair do país, ou outras razões.

Tais necessidades já foram informadas à Geest e Gemon, ambas gerências da SUPAS, e Sutech em várias reuniões com as áreas.

Tais informações poderão ser consultadas pela Sufis/ANTT e por outros órgãos federais, como Polícia Federal, Receita Federal, para avaliar com antecedência as informações de eventuais passageiros procurados nas viagens, aumentando a segurança e a abrangência de procura por pessoas.

Em reuniões realizadas entre a COTIN e a GEMON foram repassadas as necessidades do transporte internacional de passageiros, sob o regime de fretamento, no novo Sistema de Autorizações - SISAUT, conforme abaixo:

- bloquear veículo de terceiros, no internacional só é aceito veículo próprio;

- constar o email de empresa que opera internacional na LV;

- formulário da lista de passageiros;

- vincular seguro internacional para emissão da LV;

- inserir critérios para informar os pontos fronteiriços;

- chave de acesso da NF;

- opção de bloquear empresas no sistema para determinados países;

- visibilidade pela empresa da modificação realizada da licença de viagem durante à viagem;

- reformular a licença de viagem, colocando a lista de passageiros como anexo (por conter informações sigilosas), para a viagem ocasional; para o serviço regular, adotar o Bilhete de Passagem Eletrônico - BPe das empresas por meio do Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros - Monitriip, para criar a lista de passageiros.

Nos sistemas Sishab e Sigma haverá previsão para o representante legal das autorizatárias brasileiras e estrangeiras de cadastrarem os veículos da frota, bem como a alteração dos horários das linhas, conforme abaixo:

*Art. 62. Cabe ao representante legal de autorizatária estrangeira cadastrar os veículos da frota em sistema específico da ANTT.*

*Art. 66. A alteração dos horários será cadastrada pela autorizatária brasileira e estrangeira em sistema específico da ANTT.*

Com relação aos indicadores, foram criados três, para a avaliação da autorizatária, quais sejam:

I – indicador de percepção do usuário - IPU que tem a finalidade de avaliar a satisfação dos usuários com o serviço prestado, por meio das reclamações e denúncias da Ouvidoria;

II – indicador de atualidade dos veículos - IAV que tem a finalidade de avaliar a idade média da frota da empresa; e

III – indicador de conformidade regulatória - ICR que tem a finalidade de medir a conformidade da autorizatária em cumprir os normativos vigentes, por meio de infrações registradas.

Vale ressaltar que para o cálculo do indicador de percepção do usuário e de conformidade regulatória será analisada cada reclamação/denúncia e cada infração, pela Supas, para avaliar a sua procedência e posterior inclusão no cálculo.

A soma dos indicadores ponderados de cada um resultará no Índice de Qualidade do Transporte Internacional (IQTI), que avaliará a autorizatária em 5 (cinco) níveis: ótimo, bom, regular, ruim e crítico.

A autorizatária que por dois ciclos consecutivos se enquadrar nos níveis ruim e crítico será cassada, não havendo necessidade de processo administrativo ordinário, uma vez que o contraditório e a ampla defesa serão oferecidos no período da avaliação.

As linhas por ela operadas serão disponibilizadas para processo seletivo público de transportadoras.

Abaixo, as notas metodológicas sobre os indicadores e o Índice de Qualidade do Transporte Internacional – IQTI.

## **ÍNDICE DE QUALIDADE DO TRANSPORTE INTERNACIONAL (IQTI)**

### **CONSIDERAÇÕES INICIAIS**

A proposta de avaliação combina indicadores específicos com a construção de um índice agregado – o Índice de Qualidade do Transporte Internacional (IQTI). Esse índice desempenha o duplo papel de ranquear as empresas e fornecer subsídios à formulação de políticas regulatórias pela ANTT.

O IQTI é composto por três indicadores principais, que avaliam diferentes dimensões do desempenho das transportadoras:

IPU – Indicador de Percepção do Usuário: avalia a satisfação dos usuários com o serviço prestado;

IAV – Indicador de Atualidade do Veículo: considera a idade média da frota e a atualização tecnológica dos veículos;

ICR – Indicador de Conformidade Regulatória: verifica o cumprimento das normas e regulamentações aplicáveis.

### **TRANSFORMAÇÃO DE ESCALA**

Devido às diferenças nas variâncias e amplitudes de cada indicador, aplicamos um processo de normalização, garantindo uma escala comum para todos os indicadores. A escala adotada varia de 0 (zero) a 10 (dez), onde:

0 (zero): representa o pior desempenho da empresa;

10 (dez): corresponde ao melhor desempenho relativo à amostra.

A normalização é realizada por meio de uma transformação de escala inversa (Tabela 1). Os parâmetros máximo (MAX) e mínimo (MIN) são determinados com base na amostra de dados utilizada para calibrar a equação.

A confiabilidade do IQTI depende diretamente da qualidade das informações fornecidas pelas transportadoras e cadastradas nos sistemas da ANTT. Por isso, é essencial que as empresas atualizem regularmente seus dados e cumpram os requisitos de registro.

Nos casos em que uma transportadora não forneça os dados necessários para o cálculo de um indicador, será atribuída a nota mínima (0) a esse indicador, refletindo a falta de conformidade com as exigências de transparência e prestação de contas.

Nos casos em que o cálculo do indicador for inviabilizado devido a questões relacionadas à ANTT, como indisponibilidade de dados, falhas em sistemas ou qualquer outro impedimento, será atribuída a nota máxima (10) ao referido indicador até que a agência resolva o problema.

Tabela 1. Transformação de escala

Escala de Equivalência		Equação
Y	X	
MÁX	0	$y = 10 \times \frac{\text{MAX} - X}{\text{MAX} - \text{MIN}}$
y	X	
MÍN	10	

### CÁLCULO DO ÍNDICE DE QUALIDADE DO TRANSPORTE INTERNACIONAL (IQTI)

Para o cálculo do IQTI, obtivemos inicialmente os valores dos indicadores, conforme se demonstra a seguir.

#### 3.1. INDICADOR DE PERCEPÇÃO DO USUÁRIO (IPU)

Representa o nível de conformidade do serviço de transporte prestado pelas empresas com as necessidades dos usuários desse serviço. É calculado a partir do índice de reclamações de usuários ( $i$ ), o qual consiste na quantidade de reclamações registradas pelos usuários, junto aos canais de reclamação do órgão gestor, apurada para cada grupo de 100.000 viagens anuais ofertadas pela empresa.

Os valores de IPU são calculados a partir da equação:

$$IPU = \begin{cases} 0, & \text{se } i \geq 9 \\ \frac{10}{9} \times (9 - i), & \text{se } i < 9 \end{cases}$$

$$i = 100.000 \times \frac{R}{Q}$$

Em que:

$IPU$  – Indicador de percepção do usuário

$i$  – índice de reclamação de usuários

$R$  – quantidade de reclamações registradas no período avaliado

$Q$  – quantidade de viagens ofertadas no período avaliado

A faixa de variação do IPU é de 0 a 10, em que 0 representa a pior situação, com número de reclamações para o grupo de 100.000 viagens anuais maior ou igual a 9; e 10 a melhor situação, com número de reclamações igual a 0.

Para a obtenção da equação do IPU a partir do  $i$ , foi utilizada a equação de transformação de escala apresentada na tabela 1. Para a parametrização definiu-se:

Valor de  $i$  máximo igual a 9, representando a situação crítica, a partir da qual a nota calculada de  $IPU$  passa a ser 0;

Valor de  $i$  mínimo igual a 0, representando a situação desejada, com  $IPU=10$ .

A parametrização da equação foi realizada com base em dados de empresas que operaram no transporte internacional de passageiros entre 2022 e 2024. Dado o reduzido número de reclamações registradas pela Ouvidoria nos últimos anos, o limite máximo de  $i$  foi definido como:

$$i^{max} = \bar{i} + 2 \times \sigma$$

Em que:

$i^{max}$  - é o limite máximo a ser calculado

$\bar{i}$  - representa a média dos valores da amostra de  $i$

$\sigma$  - é o desvio padrão da amostra de dados.

Na Tabela 2 são apresentados os valores de  $i$  da amostra de empresas que operaram no transporte internacional de passageiros e na Tabela 3 estão os valores de média e desvio padrão da amostra.

Tabela 2. Valores do índice de reclamação de usuários

EMPRESA	$i$
Empresa 1	6,20
Empresa 2	0,00
Empresa 3	2,21
Empresa 4	11,28
Empresa 5	0,00
Empresa 6	0,00
Empresa 7	0,00
Empresa 8	0,00
Empresa 9	1,81
Empresa 10	0,00
Empresa 11	0,00

Tabela 3. Medidas para definição do parâmetro máximo

MEDIDA	VALOR
--------	-------

$T$	1,95
$\sigma$	3,63
$f^{max}$	9,21

Como fonte de dados para o cálculo dos parâmetros da equação tem-se:

$R$  – obtido no BI da ouvidoria, disponível no link <https://app.powerbi.com/groups/me/reports/bdee862d-08d8-4c45-850c-d54cbf031e7b/ReportSection34c457e92130c4dc8851?ctid=87bbe9de-a892-4cde-a466-88f982fbc490&experience=power-bi>

$Q$  - Obtida junto à Gerência de Monitoramento de Serviços e Projetos Especiais do Transporte de Passageiros (GEMON): [2022](#), [2023](#) e [2024](#).

### 3.2.INDICADOR DE ATUALIDADE DO VEÍCULO (IAV)

Consiste em indicador que tem a finalidade de avaliar a idade média da frota da empresa. Para o cálculo, inicialmente, obtivemos o índice de idade média da frota para cada empresa analisada ( $m$ ).

$$IAV = \begin{cases} 10, & \text{se } m \leq 5 \\ \frac{5}{4} \times (13 - m), & \text{se } 5 < m < 13 \\ 0, & \text{se } m \geq 13 \end{cases}$$

$$m = \frac{\sum_{k=0}^n (F_k \times k)}{\sum_{k=0}^n F_k}$$

Em que:

$IAV$  – Indicador de atualidade do veículo

$m$  – índice de idade média da frota por empresa

$F_k$  – quantidade de veículos com idade  $k$

$k$  – idade dos veículos (em anos)

$n$  – maior idade de veículo da empresa

O valor de  $IAV$  é mensurado de 0 a 10, em que 0 representa a pior situação, com idade média da frota maior ou igual a 13 anos; e 10 a melhor situação, com idade média da frota menor ou igual a 5 anos.

Para a obtenção da equação do  $IAV$  a partir do  $m$ , foi utilizada a equação de transformação de escala apresentada na tabela 1. Para a parametrização definimos:

Valor de  $m$  máximo igual a 13 anos, representando a situação crítica, a partir da qual a nota calculada de  $IAV$  passa a ser 0;

Valor de  $m$  mínimo igual a 5 anos, representando a situação desejada, até a qual o valor de  $IAV = 10$ .

A proposta de  $m$  máximo igual a 13 anos foi estabelecida a partir da divisão da amostra de dados em cinco faixas, adotamos o percentil 80 como o valor máximo aceitável para o número de reclamações. Na Tabela 4 são apresentados os valores de  $m$  da amostra de empresas que operaram no transporte internacional de passageiros, e na Tabela 5 estão os valores de percentil calculados para a amostra.

Tabela 4. Amostra de valores de  $m$  obtidos de empresas que operaram no transporte internacional de passageiros em 2024

Amostra	$m$ (anos)
Empresa 1	12,0
Empresa 2	16,5
Empresa 3	9,2
Empresa 4	4,4
Empresa 5	4,6
Empresa 6	8,1
Empresa 7	9,5
Empresa 8	6,1
Empresa 9	10,4
Empresa 10	11,3
Empresa 11	13,0

Tabela 5. Percentil calculados para os valores de  $m$  da amostra

Percentil	Faixas	
p.20 = 5	ÓTIMO	$m \leq 5$
p.40 = 9	BOA	$5 < m \leq 9$
p.60 = 11	REGULAR	$9 < m \leq 11$
p.80 = 13	RUIM	$11 < m < 13$
-	CRÍTICA	$m \geq 13$

A proposta de  $m$  mínimo igual a 5 anos por sua vez foi obtido a partir do percentil 20, que representa o valor ótimo.

As fonte de dados utilizada para o cálculo dos parâmetros foi a [planilha de idade](#) da frota elaborada pela COTIN.

### 3.3.INDICADOR DE CONFORMIDADE REGULATÓRIA (ICR)

Indicador com a finalidade de medir a conformidade da empresa com requisitos de atualidade, continuidade, cortesia, eficiência, generalidade, regularidade, segurança e modicidade. É calculado a partir do índice de infrações registradas ( $f$ ), o qual representa a razão entre a quantidade de infrações cometidas pela empresa e a quantidade de linhas ofertadas, agrupadas para cada 10.000 viagens anuais, conforme equações:

$$ICR = \begin{cases} 0, & \text{se } f \geq 14 \\ \frac{5}{7} \times (14 - f), & \text{se } f < 14 \end{cases}$$

$$f = 10.000 \times \frac{N}{Q}$$

Em que:

*ICR* – Indicador de conformidade regulatória

*f* – índice de infrações

*N* – quantitativo de autos de infração lavrados para empresa no período de avaliação

*Q* – quantidade de viagens ofertadas no período avaliado

O valor de *ICR* é mensurado de 0 a 10, em que 0 representa a pior situação, com índice de infrações alto, e 10 a melhor situação, com nenhum registro de infrações.

Para a obtenção da equação de *ICR* a partir do *f*, foi utilizada a equação de transformação de escala apresentada na Tabela 1. A parametrização da equação considerou os valores de *f* calculados a partir de uma amostra de dados coletada das empresas que operam no transporte internacional de passageiros nos anos de 2022, 2023 e 2024.

Definimos desta forma:

Valor de *f* mínimo igual a 0, representando a situação com nenhum registro de infração, correspondente na equação a valor de *ICR*=10.

Valor de *f* máximo igual a 14 representando a situação crítica, a partir da qual a nota calculada de *ICR* passa a ser 0.

A proposta de *f* máximo igual a 14 foi feita a partir da divisão da amostra de dados em cinco faixas, adotamos o percentil 80 como o valor máximo aceitável para o número de reclamações. Na Tabela 6 são apresentados os valores de *f* da amostra de empresas e na Tabela 7 os valores de percentil calculados para a amostra.

Tabela 6. Amostra de valores de *f* obtida para empresas que operaram no transporte internacional de passageiros em 2024

EMPRESA	<i>f</i>
Empresa 1	8,2
Empresa 2	10
Empresa 3	5,4
Empresa 4	0
Empresa 5	8,7
Empresa 6	10
Empresa 7	9,5
Empresa 8	0
Empresa 9	9,6
Empresa 10	10
Empresa 11	10

Tabela 7. Percentil calculados para os valores de *f* da amostra

PERCENTIL	FAIXAS	
p.20 = 0	ÓTIMO	<i>f</i> =0
p.40 = 1,0	BOA	0 < <i>f</i> ≤ 1
p.60 = 2	REGULAR	1 < <i>f</i> ≤ 2
p.80 = 14	RUIM	2 < <i>f</i> < 14
-	CRÍTICA	<i>f</i> ≥ 14

As fontes de dados utilizadas para cálculo dos parâmetros da equação foram:

· Registro de infrações: [BI SUFIS](https://app.powerbi.com/groups/me/reports/ba78c1cc-cb96-4a10-86f5-bc489f7dbd5e/ReportSectionecd443513385e5d405f?experience=power-bi) link <https://app.powerbi.com/groups/me/reports/ba78c1cc-cb96-4a10-86f5-bc489f7dbd5e/ReportSectionecd443513385e5d405f?experience=power-bi>

· Dados de oferta: Obtida junto à Gerência de Monitoramento de Serviços e Projetos Especiais do Transporte de Passageiros (GEMON): [2022](#), [2023](#) e [2024](#).

#### 3.4.ÍNDICE DE QUALIDADE DO TRANSPORTE INTERNACIONAL

Com base em todos os indicadores apurados, estabelece-se o **Índice de Qualidade do Transporte Internacional - IQTI**, cujo objetivo é quantificar o nível de serviço prestado pelas transportadoras do sistema de transporte internacional de passageiros. A fórmula do IQTI é a seguinte:

$$IQTI = k_1 \times IPU + k_2 \times IAV + k_3 \times ICR$$

Em que:

*IQTI* – índice de qualidade do transporte internacional;

*IPU* – indicador de percepção do usuário;

*IAV* – indicador de atualidade do veículo;

*ICR* – indicador de conformidade regulatória; e

*k*<sub>1</sub>, *k*<sub>2</sub>, *k*<sub>3</sub> – pesos dos indicadores, conforme detalhado a seguir.

Os coeficientes *k*<sub>1</sub>, *k*<sub>2</sub> e *k*<sub>3</sub> representam os pesos atribuídos a cada indicador, permitindo ajustar a relevância de cada critério no cálculo do IQTI, sendo os valores descritos na Tabela 8 a seguir:

Tabela 8. Valores de peso dos coeficientes

COEFICIENTE	PESO
$k_1$	0,2
$k_2$	0,3
$k_3$	0,5

Os indicadores e o índice variam de 0 a 10, e revelam que, quanto maior o valor, melhor a avaliação do serviço prestado pela transportadora. A partir dos valores apurados, passa-se ao enquadramento da transportadora em uma das condições apresentadas na Tabela 9.

Tabela 9. Enquadramento das transportadoras

Condição	IQTI apurado
<b>Ótimo</b>	$IQTI > 8$
<b>Boa</b>	$8 \leq IQTI < 6$
<b>Regular</b>	$6 \leq IQTI < 4$
<b>Ruim</b>	$4 \leq IQTI < 2$
<b>Crítica</b>	$2 \leq IQTI$

Vale ressaltar que o período de transição ou adaptação dos atores impactados na presente proposta de regulamento poderá ser de 30 (trinta) dias.

Também há previsão de a Supas realizar a Avaliação do Resultado Regulatório do novo regulamento a partir de 5 (cinco) anos de sua publicação e o seu resultado deverá indicar os possíveis pontos para revisão da norma.

### 10.1. Identificação e definição dos efeitos e riscos decorrentes da edição, da alteração ou da revogação do ato normativo

A partir da escolha das propostas mais benéficas para solucionar os problemas identificados, foi elaborado o quadro de identificação e monitoramento dos riscos abaixo:

Quadro 9: Identificação e Monitoramento dos riscos:

Soluções propostas	Risco	Magnitude**	Nível	Controle proposto
Consolidar e aperfeiçoar as regras	2-baixo não ser possível total consolidação	3	6	Inserir, na medida do possível, todos os normativos que se aplicam ao internacional
Flexibilizar a prestação dos serviços regulares de acordo com a demanda	2- baixo usuários insatisfeitos	3	6	Reclamação dos usuários
Flexibilizar os serviços (encurtamento e prolongamento de linha)	2- baixo usuários insatisfeitos	3	6	Reclamação dos usuários; Verificar interesse de outras transportadoras em prestar serviços internacionais
Definir normativos que não se aplicam às autorizatárias estrangeiras	2- baixo outros países aplicarem às brasileiras	3	6	Observar imposições regulatórias de outros países

\*Para auxiliar na classificação da probabilidade do risco:

PROBABILIDADE	GRADAÇÃO	DESCRIÇÃO
Muito Baixa	1	Evento pode ocorrer apenas em circunstâncias excepcionais ou ainda não foi verificado na execução do processo
Baixa	2	Evento pode ocorrer em algum momento ou já ocorreu algumas poucas vezes durante a execução do processo
Moderada	3	Evento deve ocorrer em algum momento ou se verifica com certa recorrência durante a execução do processo
Alta	4	Evento provavelmente ocorra na maioria das circunstâncias ou ocorre com bastante frequência quando o processo é executado
Muito Alta	5	Evento esperado que ocorra na maioria das circunstâncias ou ocorrer quase todas as vezes em que o processo é executado

\*\*Para auxiliar na classificação da magnitude do risco:

IMPACTO	GRADAÇÃO	DESCRIÇÃO
Muito Baixo	1	O impacto do evento sobre objetivos do processo é insignificante
Baixo	2	Evento pouco afeta o alcance dos objetivos do processo
Moderado	3	Evento dificulta o alcance de objetivos do processo e causa impacto moderado em termos de custo, prazo ou qualidade, porém recuperável
Alto	4	Evento ameaça o sucesso de objetivos do processo e causa impacto substancial em termos de custo, prazo ou qualidade, de difícil reversão
Muito Alto	5	Evento causa impactos irreversíveis em objetivos do processo

Fonte: Guia de Gestão de Riscos em Processos, 2022.

**11. CONSIDERAÇÕES SOBRE MANIFESTAÇÕES RECEBIDAS EM PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL**

Por meio do processo nº 50500.059111/2024-45, houve a Tomada de Subsídio nº01/2024 para levantamento de problemas no que se refere ao projeto de Consolidação e Aperfeiçoamento do Marco Regulatório do Transporte Rodoviário Coletivo Internacional de Passageiros, cujo período de contribuições foi de 04 a 22 de março de 2024.

Apenas a empresa Reunidas Transportes S/A enviou 3 (três) contribuições, por meio do processo 50500.078072/2024-85 (22344890), conforme abaixo:

*No artigo 35 do Capítulo I, que trata da habilitação e modificação de frota de autorizatária brasileira, sugere a possibilidade de utilização de veículos de sua propriedade ou sob sua posse direta nos moldes do art. 72 da Resolução ANTT nº 6.033/2023.*

*Além disso, no mesmo capítulo, também se propõe a utilização de veículos com até 15 (quinze) anos de fabricação, conforme estipulado no artigo 83 da mesma resolução.*

*Ademais, solicitamos a otimização dos procedimentos de fiscalização aduaneira por meio da implementação da lista de passageiros web. Atualmente, ao chegar na fiscalização aduaneira, o motorista apresenta uma lista com os dados dos passageiros, contendo as seguintes informações: sobrenome e nome, data de nascimento, nacionalidade, número do documento de identificação, país de residência e sexo. Além disso, os passageiros são obrigados a preencher um pré-registro migratório no site da Polícia Federal de Migração, fornecendo informações como nome, motivo da viagem, data de nascimento, sexo, país de residência, tipo e número do documento, tipo do transporte, identificação do transporte e data de entrada no país de destino. Atualmente, a conferência dessas informações na fiscalização aduaneira consome em média de 40 minutos a 1 hora. Assim, a implementação da lista de passageiros web visa agilizar e facilitar esse processo.*

Verificamos a necessidade de buscar contribuições dos entes regulados que já prestam o serviço de transporte internacional de passageiros para identificação dos problemas que pudessem ser sanados ou mitigados por meio do regulamento.

Sugerimos que, inicialmente, a tomada de subsídio fosse restrita a convidados, quais sejam, aqueles que já prestam o serviço de transporte internacional de passageiros, de linhas regulares e de fretamento, aptos, nesse momento, a enviarem contribuições de melhorias para o sistema de transporte internacional de passageiros.

As contribuições recebidas foram avaliadas e incluídas na proposta de regulamento, exceto a utilização de veículos sob sua posse direta, uma vez que o ATIT, acordo internacional com o maior número de países signatários, em seu Artigo 31, assim dispõe:

*1. Os veículos e seus equipamentos, utilizados como frota habilitada pelas empresas autorizadas a realizar o transporte internacional a que se refere o presente Acordo, poderão ser de sua propriedade ou afrotados sob a forma de arrendamento mercantil ou "leasing", tendo estes últimos o mesmo caráter dos primeiros para todos os efeitos.*

Além da tomada de subsídio, foi solicitado à Ouvidoria relatório com as reclamações/dúvidas/informações de usuários realizados, dos últimos anos, referente tão somente ao transporte internacional de passageiros, para servir de fonte de contribuições ao Projeto de Agenda Regulatória.

De 66 mensagens, a maioria solicita informações sobre quais são os documentos de porte obrigatório nas viagens internacionais; como fazer roteiro de viagem no Sistema de emissão de licença de viagem - Sisaut, bem como reclamações específicas de operação de uma única empresa que, neste caso, foi contactada por meio de reunião para sanar aquelas reclamações.

Brasília, 15 de abril de 2025.

**Milena Mara Naranjo Flores**

Especialista em Regulação

**Ismael Souza Silva**

Coordenador de Autorizações e Operações do Transporte Internacional de Passageiros - COTIN

**Diego Rosa Mota**

Especialista em Regulação

**Anderson Paulino Araújo Couto**

Coordenador de Análise Técnica de Transporte de Passageiros - COANP

**Leize Athayde Braga**

Chefe de Projeto

**Anderson Lousan Do Nascimento Poubel**

Gerente de Estudos e Regulação do Transporte de Passageiros (GEEST)

**JULIANO DE BARROS SAMÔR**

Superintendente de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SUPAS)

**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

- ANTT – Agência Nacional de Transporte Terrestres. Manual de Impacto Regulatório (AIR) e de Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) – 6ª Edição, Brasília, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/acao-a-informacao/acoes-e-programas/agenda-regulatoria/documentos-orientativos-da-agenda-regulatoria/MANUALDEPROCEDIMENTOSDAAGENDAREGULATRIAaprovado1.pdf>
- Guia para Aplicação da Análise Multicritério em Análise de Impacto Regulatório (AIR) no Inmetro Projeto de Melhoria da Qualidade Regulatória - PN 15.2099.8-019.00 Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – Inmetro
- Disponível em: [https://www.gov.br/antt/pt-br/acao-a-informacao/acoes-e-programas/agenda-regulatoria/air/documentos-orientativos-normas-videos-instrucionais-e-modelos/copy\\_of\\_GuiaAnaliseMulticriterioemAIR.pdf](https://www.gov.br/antt/pt-br/acao-a-informacao/acoes-e-programas/agenda-regulatoria/air/documentos-orientativos-normas-videos-instrucionais-e-modelos/copy_of_GuiaAnaliseMulticriterioemAIR.pdf)
- ANVISA - Agência Nacional de Vigilância Sanitária. Guia de Análise de Impacto Regulatório, Guia nº 17/2021 – versão 3, 2021.
- Disponível em: [http://antigo.anvisa.gov.br/documents/10181/6328934/Guia+17\\_2021\\_vers%C3%A3o+3.pdf/da2a106b-9ac6-4def8b36-81c1ddf0](http://antigo.anvisa.gov.br/documents/10181/6328934/Guia+17_2021_vers%C3%A3o+3.pdf/da2a106b-9ac6-4def8b36-81c1ddf0) ARAGÃO, J.J.G. et al

**APÊNDICE SOBRE OS ESTUDOS REALIZADOS**

Inicialmente, foi realizada a tomada de subsídio, conforme descrito no item 11, bem como foi solicitado à Ouvidoria relatório com as reclamações/dúvidas/informações de usuários realizados, dos últimos anos, referente tão somente ao transporte internacional de passageiros, para servir de fonte de contribuições ao Projeto de Agenda Regulatória.

Além disso, foi feita a revisão dos normativos que se encontravam dispersos, de acordo com o apresentado no item 10. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO, levando-os à sua revogação ou alteração para excluir o transporte internacional de passageiros.

Diversas reuniões foram realizadas com as áreas de interesse, discutindo cada inovação proposta.

Realização de pesquisas na internet em busca de experiência internacional bem sucedida e capaz de contribuir com inovações ao presente regulamento.

- [1] ANVISA - Agência Nacional de Vigilância Sanitária. **Guia de Análise de Impacto Regulatório, Guia nº 17/2021 – versão 3, 2021.** Disponível em: [http://antigo.anvisa.gov.br/documents/10181/6328934/Guia+17\\_2021\\_vers%C3%A3o+3.pdf/da2a106b-9ac6-4def-8b36-81c1ddf06add](http://antigo.anvisa.gov.br/documents/10181/6328934/Guia+17_2021_vers%C3%A3o+3.pdf/da2a106b-9ac6-4def-8b36-81c1ddf06add)
- [2] OECD - Organisation for Economic Co-operation and Development. **Introductory Handbook for Undertaking Regulatory Impact Analysis (RIA) - Version 1,** October 2008 OECD Publishing, Paris, 2008. Disponível em: <https://www.oecd.org/gov/regulatory-policy/44789472.pdf>
- [3] ANP – Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. **Relatório de Análise de Impacto Regulatório - Requalificação de Recipientes Transportáveis de Aço para Gás Liquefeito de Petróleo (GLP),** 2015. Disponível em: [http://www.elc.com.br/images/especificacao\\_tecnica/AIR-ANP-2015.pdf](http://www.elc.com.br/images/especificacao_tecnica/AIR-ANP-2015.pdf)
- [4] ANTT – Agência Nacional de Transporte Terrestres. **Manual de Impacto Regulatório (AIR) e de Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) – 3ª Edição,** Brasília, 2020. Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/documents/3116054/3118105/Manual+de+Analise+de+Impacto+Regulatorio+%28AIR%29+e+Avalia%C3%A7%C3%A3o+de+Resultado+Regu+2020.pdf/2ea7dfbd-3b18-f5a3-7362-8a054ec05c6a?t=1635196329297>
- [5] SOUSA, Renan M., **Análise de Impacto Regulatório: Evolução e o Cenário Internacional no Setor de Telecomunicações – A Experiência do Reino Unido.** Monografia para obtenção do título de Especialista em Regulação de Telecomunicações. Brasília – DF, 2011. Disponível em <http://portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs/2478834.PDF>
- [6] AQUILA, Giancarlo et al. *Quantitative regulatory impact analysis: Experience of regulatory agencies in Brazil. Utilities Policy*, v. 59, p. 100931, 2019
- [7] COLLUCCI, Alessandra; GENNARI, Ricardo Ferreira; ARAUJO, Ronaldo Fernandes Nogueira de. **Avaliação de Impacto Regulatório: métodos usados por órgãos internacionais e pela ANVISA para comparação de opções de políticas na saúde.** Dissertação (mestrado profissional MPGPP) – Fundação Getúlio Vargas, Escola de Administração de Empresas de São Paulo, 2020. Disponível em: [https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/30021/00000\\_DISSERTACAO%20FINAL%20\\_%2012JAN21\\_R.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/30021/00000_DISSERTACAO%20FINAL%20_%2012JAN21_R.pdf?sequence=1&isAllowed=y)



Documento assinado eletronicamente por **MILENA MARA NARANJO FLORES, Especialista em Regulação**, em 15/04/2025, às 15:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



Documento assinado eletronicamente por **ISMAEL SOUZA SILVA, Coordenador(a)**, em 15/04/2025, às 15:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



Documento assinado eletronicamente por **LEIZE ATHAYDE BRAGA, Especialista em Regulação**, em 15/04/2025, às 15:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



Documento assinado eletronicamente por **ANDERSON PAULINO ARAUJO COUTO, Coordenador(a)**, em 15/04/2025, às 15:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



Documento assinado eletronicamente por **DIEGO ROSA MOTA, Especialista em Regulação**, em 15/04/2025, às 16:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



Documento assinado eletronicamente por **ANDERSON LOUSAN DO NASCIMENTO POUBEL, Gerente**, em 15/04/2025, às 17:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



Documento assinado eletronicamente por **JULIANO DE BARROS SAMÔR, Superintendente**, em 29/04/2025, às 17:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.antt.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **30740720** e o código CRC **5AF92C0A**.