AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
GERÊNCIA OPERACIONAL DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS
COORDENAÇÃO DE AUTORIZAÇÕES E OPERAÇÕES DO TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASSAGEIRO

NOTA TÉCNICA SEI Nº 2621/2025/COTIN/GEOPE/SUPAS/DIR/ANTT

Interessado: SUPAS

Referência: Processo nº 50500.340627/2023-32

Assunto: Elaboração de Projeto Regulatório - EPR

1. **OBJETO**

1.1. Esta Nota Técnica trata de proposta de Elaboração de Projeto Regulatório - EPR referente ao projeto regulatório de consolidar e aperfeiçoar as regras e os procedimentos afetos aos serviços de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros, deixando-os de forma definida e clara para os entes regulados.

2. **ANTECEDENTES**

2.1. 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 aprovada 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.

2.2. O regulamento do transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros sempre esteve atrelado ao transporte interestadual de passageiros, com um artigo dispondo “no que couber” e *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*.

2.3. Somente no ano de 2022, 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 novo regulamento capaz de trazer inovações necessárias ao transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros.

2.4. Nesse sentido, observa-se que o transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros possui peculiaridades que o distingue dos demais serviços de transportes. A primeira delas, para estabelecer o serviço regular há a necessidade de acordo prévio entre os países signatários, com definição de: número de transportadoras para a prestação do serviço; itinerário; seccionamentos; frequência máxima; pontos fronteiriços habilitados, dentre outros aspectos operacionais. Uma vez acordada uma linha regular, cada país seleciona sua autorizatária de acordo com a sua legislação.

2.5. Vale reforçar que os acordos internacionais prevalecem sobre as resoluções da ANTT no segmento de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros.

2.6. Atualmente, tem-se 4 (quatro) acordos internacionais internalizados do transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros por meio dos seguintes 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.

2.7. Além desses acordos internacionais, tem-se as resoluções desta ANTT que tratam sobre o transporte internacional de passageiros, 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, 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 n°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.

2.8. Em que pese tratar-se de uma consolidação de normas em único normativo, observou-se que a maioria das transportadoras que operam o serviço regular internacional já operam o interestadual. Da mesma forma, não há transportadoras que operam somente o fretamento internacional.

2.9. Nesse sentido, verificou-se que a maior parte dos artigos do regulamento de transporte interestadual de passageiros (Resolução nº 6.033/23) e do regulamento de transporte de fretamento (Resolução nº 4.777/15) servem de base para as empresas brasileiras que operam o internacional.

2.10. Para que o normativo não se tornasse demasiadamente extenso e com o mesmo conteúdo de outras normas de base, decidiu-se fazer menção às citadas resoluções no novo regulamento, deixando-o apenas com os aspectos específicos do transporte internacional.

2.11. Assim, para uma transportadora manifestar interesse em prestar serviço no transporte internacional é necessária sua habilitação, cumprindo os requisitos jurídicos e econômicos previstos na Resolução nº 6.033/23, ou para o fretamento, na Resolução nº 4.777/15, ou a que vier a substituí-la.

2.12. Para a comprovação da regularidade econômica, não será exigida a Certidão Negativa de Débitos ou Certidão Positiva com efeitos de Negativa de Débitos com a Fazenda Estadual referente às Unidades da Federação nas quais a transportadora tiver Inscrição Estadual. Inclusive quanto à dívida ativa, será exigida apenas da sede da pessoa jurídica. Isso devido a não mais existir seções interestaduais em linhas internacionais.

2.13. Vale reforçar que os documentos que autorizam a prestação do serviço no transporte internacional é a licença originária, emitida pelo país de origem, e a licença complementar pelo país de destino. Portanto, não há que se falar de Termo de Autorização – TAR no transporte internacional.

2.14. No entanto, a transportadora brasileira deverá observar e apresentar todos os cadastros necessários à execução dos serviços:

I - número do telefone do SAC;

II - veículos a serem utilizados na prestação do serviço;

III - motoristas para condução dos veículos durante a prestação do serviço;

IV - espaços e instalações a serem utilizados na operação para prestação do serviço;

V - esquema operacional de cada linha a ser operada; e

VI - viagens de cada linha a ser operada.

2.15. Ressalte-se que o número de transportadoras para prestar o serviço é definido em acordo bilateral, sendo pelo menos 1 transportadora por bandeira.

2.16. Assim, como já apresentado o levantamento dos problemas regulatórios na Análise de Impacto Regulatório – AIR SEI (30740720), cabe apresentar as inovações propostas a partir da Instrução Normativa nº 15, de 2 de dezembro de 2022, e de outras resoluções da ANTT e do Grupo Mercosul - GMC.

3. **PROPOSTA**

3.1. A minuta de resolução do transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros teve como ponto de partida a Instrução Normativa nº 15, de 2 de dezembro de 2022, que dispõe sobre orientações e procedimentos para a autorização da prestação do transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros, por transportadora ou autorizatária brasileira e estrangeira, bem como outras resoluções que foram consolidadas no presente regulamento.

3.2. Apresenta-se abaixo as principais propostas de inovação com a redação correspondente à Instrução Normativa nº 15/22, ou outra resolução, ou ainda nos casos em que não há correspondência, por ser inovação:

3.3. Segue abaixo o quadro com as justificativas apresentadas para as inovações e alterações para o novo regulamento:

IN nº15/22 ou outra resolução	Proposta	Justificativa

Não há	Art. 2º, VIII - encurtamento de linha: redução de seu percurso pela transferência de seus pontos terminais. Art. 2º, XXI - prolongamento de linha: é o aumento de seu percurso pela transferência de seus pontos terminais.	necessidade de haver maior flexibilidade na prestação de serviços regulares internacionais no que diz respeito tanto à operação das linhas, quanto à dinâmica da operação dos serviços por meio de encurtamento e prolongamento dos serviços, mantendo a mesma operadora. Vale ressaltar que a rigidez nas normas regulamentares acaba por dificultar a gestão operacional de acordo com as necessidades e realidade de cada mercado.
Lista de passageiro anexada à Licença de Viagem emitida pelo Sisaut, de porte obrigatório durante a viagem pela autorizatária	Art. 2º, XIV - lista de passageiros web: lista de passageiros transportados por viagem, enviada com antecedência, por meio de webservice ou plataforma, aos órgãos de fronteira dos países, com a finalidade de agilizar o trâmite fronteiriço	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.
linha: serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, vinculado a determinada autorizatária, que atende um ou mais mercados, aberto ao público em geral, mediante pagamento individualizado de tarifa, ofertado em determinado itinerário, conforme esquema	Art. 2º , XIII - Linha: ligação entre dois pontos terminais localizados entre localidades de países distintos, incluídas a seção principal e as seções intermediárias, dedicada à prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros, prestado em caráter aberto ao público em geral, mediante pagamento individualizado	Manter a mesma similaridade com o interestadual, tendo sido excluído "e sem caráter de exclusividade", em razão da necessidade de acordos internacionais que definem o número de transportadoras a prestar o serviço acordado.

operacional preestabelecido;	do preço cobrado pelo serviço e ofertado em itinerário a ser cumprido por meio de esquema operacional previamente aprovado; ~~e sem caráter de exclusividade;~~	
Não há	Art. 2º, XV - MERCOSUL: Mercado Comum do Sul é um processo de integração regional conformado inicialmente pela Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai, podendo outros países se incorporarem ao processo de adesão.	A Bolívia, desde julho de 2024, faz parte do Mercosul por adesão do país selada na 64ª Reunião de Cúpula do Mercosul, em Assunção, no Paraguai.
Resolução nº 6.033/2023	Art. 2º, XVI- micro-ônibus de categoria M3: veículo automotor de transporte coletivo dotado de mais de 8 (oito) lugares além do condutor, com capacidade máxima de 20 (vinte) passageiros, e com Peso Bruto Total superior a 5 (cinco) toneladas e inferior a 7 (sete) toneladas, sujeito às disposições constantes na Lei n. 9.503, de 1997, e nas Resoluções do Contran;	Foi incluído o micro-ônibus como possibilidade para a prestação do serviço, principalmente, dos serviços semiurbanos internacionais.
Resolução nº 6.033/2023	Art. 2º, XVII- ônibus: veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de 20 (vinte) passageiros ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade desses, transporte número menor, e peso bruto total igual ou maior que 7 (sete) toneladas, sujeito às disposições constantes na	Manter a similaridade com o transporte interestadual de passageiros.

	Lei n. 9.503, de 1997, e nas resoluções do Contran;	
Resolução nº 6.033/2023 (com adaptação)	Art. 2º, XVIII - operação conjunta: viagem que ocorre em um trecho específico e no mesmo veículo, para prestação conjunta de serviços internacional e interestadual ou intermunicipal de transporte rodoviário coletivo de passageiros pela mesma autorizatária	As transportadoras que operam o internacional poderão ter a possibilidade de fazer a operação conjunta de linhas interestaduais ou intermunicipais com uma linha internacional, sem a necessidade de acordo internacional, uma vez que a operacionalização ocorre dentro do país.
Resolução nº 6.033/2023 (com adapatação)	Art. 2º, XIX - operação simultânea: viagem que ocorre em um trecho específico e no mesmo veículo, para a execução simultânea das viagens de duas ou mais linhas de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros pela mesma autorizatária;	A operação simultânea de duas linhas internacionais poderá ser realizada, desde que exista acordo bilateral com o país de destino. Já temos acordo com o Paraguai.
XXIV - viagem ocasional multimodal: serviço rodoviário realizado em conjunto com outros modais de transporte, de forma excepcional, mediante concordância específica do país de destino.	Art. 2º, XXXIIII- viagem ocasional multimodal: serviço rodoviário que contenha etapas do itinerário realizadas em diferentes meios de transporte, mediante concordância específica do país de destino.	Aprimoramento da definição.
Resolução nº 6.033/2023	Art. 5º A habilitação da transportadora é requisito para o requerimento de licença originária para prestação de serviço regular e serviço regular semiurbano de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros.	Geralmente, o transporte internacional é operado por transportadoras que já prestam o serviço interestadual, devendo ter o CNAE (Classificação Nacional de Atividades Econômicas) para o transporte internacional de passageiros.

	Art. 6º Poderão ser habilitadas para a prestação de serviço regular e serviço regular semiurbano de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros, as pessoas jurídicas nacionais, que comprovem regularidade jurídica e econômica, conforme disposições contidas no regulamento do transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros.	Não será exigida a Certidão Negativa de Débitos ou Certidão Positiva com efeitos de Negativa de Débitos com a Fazenda Estadual referente às Unidades da Federação, uma vez que não haverá seções interestaduais na linha internacional. Somente da sede da transportadora será exigida.
Não há	Art. 13. O critério de classificação será pela maior oferta de lance. Parágrafo único. A Supas poderá, desde que devidamente justificado e previsto no documento convocatório, adotar critério de classificação diverso ou combinado com o previsto no *caput*.	O critério de classificação por maior oferta de lance segue a similaridade com o transporte interestadual, quando há empate na abertura de janelas extraordinárias.
Art. 16. A Licença Originária será emitida para cada linha, pelo prazo de 10 anos, por meio de Decisão SUPAS.	Art. 17. A Licença Originária será emitida para cada linha, pelo prazo de 10 (dez) anos, ou prazo estipulado por acordo internacional, por meio de Decisão Supas.	Foi acrescentado "ou prazo estipulado por acordo internacional", para abarcar o Acordo com a República Francesa e futuros acordos com outros países.
II - nada consta de multas emitido pela ANTT;	excluído	Essa exigência foi excluída em razão de a cobrança ser por meio da Certidão Negativa de Dívida Ativa ou Certidão Positiva com efeitos de Negativa de débitos emitida pela Procuradoria Federal junto à ANTT, que comprove a inexistência de débitos inscritos na dívida ativa da ANTT
§ 1º A SUPAS emitirá o nada consta de multas e acostará aos autos do processo administrativo.	excluído	
Art. 18. O processo de renovação da licença originária deverá ser iniciado com	Art. 19. O processo de renovação da licença originária deverá ser iniciado com antecedência	Redução do prazo para início do pedido de renovação da licença originária, acrescentando que se não houver o

antecedência mínima de 60 (sessenta) dias do prazo da vigência, devendo ser apresentada a documentação do art. 17.	mínima de 45 (quarenta e cinco) dias do prazo da vigência, devendo ser apresentada a documentação do art. 18, sob pena de paralisação do respectivo serviço regular no sistema específico da Supas.	pedido de renovação, o serviço será paralisado no sistema da Supas.
Art. 19. V - quitação de débitos de multas, se houver acordo bilateral;	excluído	Excluído, uma vez que as multas são cobradas do representante legal da transportadora estrangeira em rito próprio, que em caso de não pagamento irá para a dívida ativa.
Art. 21. As autorizatárias brasileiras com licenças complementares expedidas pelos Organismos de Aplicação dos Acordos Internacionais de países de destino deverão apresentar a respectiva licença para a SUPAS, no prazo de até 30 (trinta) dias da emissão, em processo eletrônico protocolado no Sistema Eletrônico de Informação - SEI.	Art. 22. As autorizatárias com licenças complementares expedidas pelos Organismos de Aplicação dos Acordos Internacionais de países de destino deverão apresentar a respectiva licença para a Supas, no prazo de até 30 (trinta) dias da emissão, em processo eletrônico protocolado no Sistema Eletrônico de Informação – SEI, ou sistema que vier a substituí-lo.	Acrescentado “ou sistema que vier a substituí-lo”
Art. 24 § 2º Não há obrigatoriedade na prestação destes serviços de temporada turística não permanente.	excluído	Excluído, pois em que pese não haver a obrigatoriedade na prestação do serviço, infere-se que a transportadora que participar de um processo público estará disposta a operá-lo.
Resolução nº 4.777/15	Art. 29. Os serviços de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros sob regime de fretamento contínuo poderão ser acordados para o transporte de empregados ou colaboradores de pessoa jurídica, de docentes, discentes e técnicos de instituição de ensino, e de associações em geral.	Em caso de acordo bilateral ou multilateral, será possível o fretamento contínuo.

ATIT – Decreto nº 99.704/90	Art. 31, Parágrafo Único. A Licença de Viagem não necessitará de complementação por parte das autoridades de transporte dos demais países (de destino e, eventualmente, de trânsito).	Tal dispositivo consta no principal acordo internacional que é o ATIT.
Resolução nº 5.401, de 9 de agosto de 2017	CAPÍTULO IX CIRCUITO TURÍSTICO DA TRÍPLICE FRONTEIRA	Consolidação de norma
Resolução nº 5.989, de 20 de setembro de 2022	CAPÍTULO X DOCUMENTOS DE PORTE OBRIGATÓRIO (compilado em único capítulo)	Consolidação de norma
	Art. 42. As autorizatárias deverão informar, obrigatoriamente, o número do Cadastro de Pessoa Física – CPF dos passageiros nos bilhetes de passagem, para os serviços regulares, e na lista de passageiros web, para fretamento.	O CPF será exigido dos passageiros em linhas internacionais por ser essencial à análise da Receita Federal, bem como será o número correspondente ao Documento Nacional de Identidade – DNI, obrigatório para todo brasileiro, até 2032. Além disso, 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.
Não há	Art. 43. As autorizatárias que prestam serviço regular e de fretamento deverão emitir uma lista de passageiros web para enviar antes do início da viagem à webservice da ANTT, ou outra plataforma definida em comum acordo entre os países, para acesso aos órgãos/entidades federais brasileiros, e em caso de	

	reciprocidade aos organismos de aplicação e respectivos órgãos. Parágrafo Único. Essa emissão será obrigatória a partir de portaria emitida pela SUPAS.	
A habilitação (Carteira de Habilitação de Motorista- CNH) referida no artigo 9º do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT, previsto no Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990, e a documentação de propriedade dos veículos serão também documentos de porte obrigatório, sem prejuízo de que as sanções associadas a eventuais descumprimentos se apliquem com base na normativa nacional de trânsito ou no Protocolo de Infrações e Sanções do ATIT.	Art. 45. A habilitação (Carteira de Habilitação de Motorista- CNH) e a documentação de propriedade dos veículos serão também documentos de porte obrigatório, sem prejuízo de que as sanções associadas a eventuais descumprimentos se apliquem com base na normativa nacional de trânsito ou no Protocolo de Infrações e Sanções do respectivo acordo internacional.	Adaptação para abranger todos os acordos internacionais.
DA AUTORIZAÇÃO DE TRÂNSITO		
	CAPÍTULO XI	
Não há	Art. 46. A autorização de trânsito será emitida quando um serviço de transporte rodoviário internacional de passageiros entre dois países signatários tenha a necessidade de transitar por terceiros países signatários.	Artigo incluído para deixar mais completo o capítulo.
	CAPÍTULO XII DOS CADASTROS	

Resolução nº 6.033/23	Art. 49. Para prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, a transportadora habilitada deverá cadastrar e manter cadastrado: I - número do telefone do SAC; II - veículos a serem utilizados na prestação do serviço; III - motoristas para condução dos veículos durante a prestação do serviço; IV - espaços e instalações a serem utilizados na operação para prestação do serviço; V - esquema operacional de cada linha a ser operada; e VI - viagens de cada linha a ser operada.	Manter a similaridade com o transporte interestadual de passageiros

Resolução Nº 4.130/13, com inovações:	CAPÍTULO XIII DAS CARACTERÍSTICAS VEICULARES	
Não há	Art. 50. A autorizatária poderá ofertar qualquer classe de poltrona na prestação do serviço regular.	O serviço básico diz respeito ao antigo serviço convencional. Em razão de não haver gratuidades no transporte internacional de passageiros não há obrigatoriedade de disponibilizar o serviço básico.
Não há	Art. 51. A autorizatária poderá utilizar veículos de características compatíveis com o serviço delegado, desde que acordado com o país de destino.	Desde que exista acordo bilateral poderá ser utilizado outros veículos, a exemplo da van, para atender às especificidades de um serviço.
Art. 4º Os ônibus destinados aos serviços regulares de transporte rodoviário coletivo semiurbano interestadual e internacional de	Art. 52. Os veículos destinados aos serviços regulares de transporte rodoviário coletivo	Alteração de ônibus para veículo, para abranger o micro-ônibus.

passageiros deverão, por suas condições de utilização e conforto, ser classificados nas seguintes categorias: *(Redação dada pela Resolução 6033/2023/DG/ANTT/MT) Redações Anteriores* I - urbano; II - convencional;	semiurbano internacional de passageiros deverão, por suas condições de utilização e conforto, ser classificados nas seguintes categorias: I – micro-ônibus; II - ônibus urbano; e II – ônibus rodoviário básico sem sanitário: a) Poderá ser utilizada classe de conforto da poltrona superior a critério da autorizatária. b) Poderá ser utilizado como serviço diferenciado e não poderá haver o transporte em pé de passageiros.	
Art. 9º Deve ser indicada a capacidade do ônibus, com discriminação das quantidades máximas de passageiros a serem transportados em pé e sentados, em local de fácil visualização pelos passageiros e associada à simbologia específica.	Art. 53. Deverá ser indicada a capacidade do veículo, com discriminação das quantidades máximas de passageiros a serem transportados em pé e sentados, em local de fácil visualização pelos passageiros e associada à simbologia específica. Parágrafo único. Para efeito de cálculo de lotação máxima de passageiros em pé, deve ser considerado um nível de serviço de 4,5 passageiros por metro quadrado.	Foi incluído o parágrafo único para deixar definido o nível de serviço para o transporte internacional semiurbano.
DAS SOLICITAÇÕES OPERACIONAIS		
Título VII	CAPÍTULO XIV DAS SOLICITAÇÕES OPERACIONAIS	
Art. 33. As solicitações operacionais de autorizatárias deverão ser realizadas junto à SUPAS e constituem em: I - habilitação e modificação de frota da autorizatária brasileira; II - modificação de frota de autorizatária estrangeira;	Art. 54. As solicitações operacionais de autorizatárias deverão ser realizadas junto à Supas e constituem em: I - habilitação e modificação de frota da autorizatária	Atualmente, a COTIN/SUPAS é quem cadastra a frota de autorizatárias estrangeiras no SGP. O Organismo de Aplicação do país de origem comunica ao país de destino as

III - cadastro ou alteração de representante legal; IV - alteração de quadro de horários; V - emissão de relatório de multas; e VI - solicitações de outros documentos ou informações.	brasileira; II - cadastro e modificação de frota de autorizatária estrangeira; III - cadastro ou alteração de representante legal; IV - alteração de quadro de horários; V - alteração de esquema operacional; VI - implantação e supressão de serviço diferenciado; e VII - operação conjunta. §1º É requisito para operação conjunta que o itinerário da linha interestadual, no todo ou em parte, esteja sobreposto no itinerário da linha internacional no trecho coincidente e que ambas sejam operadas pela mesma transportadora. §2º As comunicações referentes às alterações operacionais de autorizatárias estrangeiras serão realizadas pelo Organismo de Aplicação dos Acordos Internacionais do país de origem, exceto para os incisos III, V e VII.	inclusões, exclusões e o resultado da frota habilitada. Não há necessidade de apresentação de qualquer documento referente aos veículos. A alteração diz respeito ao acesso ao sistema específico da ANTT (atualmente o Sishab) de cadastro de veículos pelos representantes legais das autorizatárias estrangeiras, devendo ser anexado no sistema a comunicação do Organismo de Aplicação do país de origem. O ofício de habilitação de frota será emitido por meio do próprio sistema. Foi excluído o inciso "V – emissão de relatório de multas", em razão de a cobrança ser por meio da Certidão Negativa de Dívida Ativa ou Certidão Positiva com efeitos de Negativa de débitos emitida pela Procuradoria Federal junto à ANTT, que comprove a inexistência de débitos inscritos na dívida ativa da ANTT. A operação conjunta de linha intermunicipal, ou interestadual com a linha internacional é permitida, sem a necessidade de acordo bilateral, por ser operacionalizada dentro do Brasil.
DA HABILILTAÇÃO E MODIFICAÇÃO DE FROTA DE AUTORIZATÁRIA BRASILEIRA		
Capítulo I	Seção I	
Art. 34. Os veículos utilizados em linhas internacionais deverão estar habilitados em sistema específico da SUPAS.	Art. 55. Os veículos utilizados em linhas internacionais deverão estar habilitados em sistema específico da Supas, devendo ser de propriedade da autorizatária.	No transporte internacional de passageiros não cabe a utilização de veículos de terceiros, apenas veículos de propriedade da autorizatária, conforme o Decreto nº 99.704/90, que abrange o maior número de países signatários:

		Art. 31, 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 disso, na operacionalização do transporte internacional são adquiridos dois seguros de responsabilidade civil: um nacional e o outro internacional que deverá ser emitido em nome da autorizatária que tem a habilitação para realizar a prestação do serviço.
Resolução nº 6.033/23	Art. 56. Somente serão admitidos na prestação dos serviços regulares de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros veículos com até 15 (quinze) anos de fabricação, ou o que for acordado bilateralmente.	A idade máxima de 15 anos dos veículos foi definida para manter a similaridade com o transporte interestadual, em razão de a maior parte das autorizatárias que operam o internacional também prestam serviço no interestadual. Acrescido de "ou o que for acordado bilateralmente".
Art. 35. I - requerimento informando a inclusão ou a exclusão de veículos com a relação da frota total que resultará habilitada.	Art. 57. I - requerimento informando a inclusão e/ou a exclusão de veículos com a relação da frota total que resultará cadastrada, informando os seguintes campos: a) tipo de veículo; b) marca; c) tipo de carroceria; d) ano;	Tais campos constam no Decreto nº 99.704/1990 e fazem parte das informações necessárias ao Organismo de Aplicação do país de destino.

	e) número do chassi; f) número de eixos; g) número total de poltronas; e h) placa.	
Art. 35, IV - apólices do seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional com os valores segurados, nos termos dos acordos internacionais; e	III - apólices do seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional com os respectivos certificados constando os valores segurados, nos termos dos acordos internacionais.	Deixar a redação mais adequada, uma vez que os valores segurados constam nos certificados.
	Seção II Do Cadastro e Modificação de Frota de Autorizatária Estrangeira	
MERCOSUL/GMC/RES. N° 22/21	Art. 60. Os veículos cadastrados junto à ANTT deverão ser submetidos anualmente à Inspeção Técnica Veicular (ITV), na forma estabelecida em resolução do Contran. § 1º A Inspeção Técnica Veicular será atestada mediante o CSV-ANTT. § 2º Veículos novos serão dispensados da inspeção técnica referida no caput pelo período de 1 (um) ano, contado do primeiro licenciamento, devendo a transportadora apresentar a nota fiscal de aquisição do chassi do veículo.	A Resolução GMC nº 22/21 substitui o texto do inciso 1.6 do anexo da Resolução GMC nº 75/97 que ficará redigido da seguinte forma: "Cada Estado Parte poderá exigir dos veículos de sua bandeira que a inspeção técnica seja realizada antes de o veículo entrar em serviço, ou ao completar um ano de sua primeira matrícula, ou com uma frequência inferior à indicada no inciso anterior."
CAPÍTULO II DA MODIFICAÇÃO DE FROTA DE AUTORIZATÁRIA ESTRANGEIRA	SEÇÃO II DO CADASTRO E MODIFICAÇÃO DE FROTA DE AUTORIZATÁRIA ESTRANGEIRA	
Art. 38. Cabe ao Organismo de Aplicação dos Acordos Internacionais informar as alterações na frota da autorizatária estrangeira, não havendo	Art. 61. Cabe ao Organismo de Aplicação dos Acordos Internacionais autorizar e comunicar as alterações na	Melhoria da redação. Foi excluída a parte de "não havendo necessidade de envio

necessidade de envio de documentação do veículo. § 1º O Organismo de Aplicação dos Acordos Internacionais deverá informar os veículos excluídos e incluídos na frota, § 2º Os veículos serão cadastrados e inseridos em sistema específico da SUPAS.	frota da autorizatária estrangeira. Art. 62. Cabe ao representante legal de autorizatária estrangeira cadastrar os veículos da frota em sistema específico da ANTT. Art. 63. A Supas enviará a modificação da frota, mediante ofício, ao representante legal no Brasil e em cópia ao Organismo de Aplicação do país de origem.	de documentação do veículo", para não haver o engessamento de futuros acordos bilaterais. A própria autorizatária estrangeira, por meio de seu representante legal, deverá cadastrar seus veículos em sistema específico, como forma de oferecer uma melhor qualidade do serviço público com o objetivo de otimizar a necessidade e urgência de cada autorizatária.
DA ALTERAÇÃO DE QUADRO DE HORÁRIOS		
	SEÇÃO IV	
Art. 43. A alteração dos horários será cadastrada pela SUPAS em sistema específico.	Art. 66. A alteração dos horários será cadastrada pela autorizatária brasileira e estrangeira em sistema específico da ANTT. Art. 67. A alteração será feita considerando os seguintes requisitos: I – em caso de aumento de frequência deverá ser observada a frequência máxima estabelecida para cada linha; e II - em caso de redução da frequência deverá ser observado o limite estabelecido para cada linha.	A própria autorizatária brasileira e estrangeira, por meio de seu representante legal, deverá cadastrar seus horários em sistema específico, como forma de oferecer uma melhor qualidade do serviço público com o objetivo de otimizar a necessidade e urgência de cada autorizatária.
	CAPÍTULO XV DAS MODIFICAÇÕES OPERACIONAIS	
Não há	Art. 69. As modificações operacionais, desde que acordadas bilateralmente, constituem em: I - implantação e supressão de seção intermediária; II - supressão de linha; III – encurtamento de linha;	O encurtamento e prolongamento de linhas constituem inovação das modificações operacionais, em razão da necessidade de haver maior flexibilidade na prestação

	IV - prolongamento de linha; V - operação simultânea de linhas internacionais; VI - ajuste de itinerário; e VII – outra modificação operacional que venha a ser acordada.	de serviços regulares internacionais no que diz respeito tanto à operação das linhas, quanto à dinâmica da operação dos serviços, mantendo a mesma operadora. Vale ressaltar que a rigidez nas normas regulamentares acaba por dificultar a gestão operacional de acordo com as necessidades e realidade de cada mercado. O aprofundamento do cenário do transporte rodoviário internacional de passageiros consta no relatório de Análise de Impacto Regulatório – AIR. Foi incluído o inciso VII para não engessar a forma de operacionalização dos serviços.
Não há	§1º Somente poderá ser autorizado o encurtamento ou prolongamento de linha quando o exame do comportamento do respectivo mercado indicar a conveniência da medida.	Para acordar a modificação operacional, sempre deverá haver uma análise prévia pela Supas, concluindo pela conveniência da medida.
Não há	§ 2º É requisito para operação simultânea que o itinerário das linhas internacionais esteja sobreposto no trecho coincidente e que ambas sejam operadas pela mesma transportadora. § 3º A autorização para realização de operação simultânea será realizada por meio de expedição de ofício específico para este fim, devendo ser de porte obrigatório nos veículos durante a viagem.	Para a operação simultânea de linhas internacionais, deverá haver acordo bilateral. Atualmente, temos acordo de operação simultânea com o Paraguai.
Não há	Art. 70. Caberá à autorizatária a gestão da frequência de cada linha de acordo com a demanda,	Já há acordos bilaterais com a maioria dos países, no sentido de permitir a gestão das frequências de cada linha para a

	observada a frequência máxima e respeitados os acordos internacionais.	autorizatária definir, devendo, no entanto, registrá-las nos respectivos Organismo de Aplicação de origem.
Não há	Parágrafo único. A Supas poderá determinar frequência mínima diversa da estabelecida pela autorizatária, em função das características da linha.	Como não há acordos bilaterais de frequência mínima para cada linha, a Supas irá monitorar se a frequência mínima está de acordo para os períodos de alta temporada, ou outra característica que julgar pertinente.
Resolução GMC nº 54/18 e Resolução nº 6.033/23	CAPÍTULO XVI DAS BAGAGENS	
Resolução GMC nº 54/18	Art. 71. O controle de identificação de bagagem deverá conter numeração correlativa e letras identificadas de cada país "BR", garantindo o rastreamento da bagagem, atendendo às seguintes determinações:	Internalização da Resolução GMC nº 54/18
Resolução nº 6.033/23	I – utilização, nas bagagens despachadas, de tíquete de bagagem, com código de controle e da identificação da autorizatária, em 3 (três) vias, sendo que: a) a 1ª via será fixada à bagagem; b) a 2ª via deverá ser entregue ao passageiro no ato do despacho da bagagem; e c) a 3ª via permanecerá em poder da autorizatária.	A Resolução GMC nº 54/18 também dispõe de 3 vias, mas a redação se refere à Resolução nº 6.033/23
Resolução nº 6.033/21 e Resolução GMC nº 54/18 II - utilização, nas bagagens transportadas no porta-embrulhos, de tíquete de bagagem, com código de controle e a identificação da autorizatária, em 2 (duas) vias, sendo que:	II - utilização, nas bagagens transportadas no porta-embrulhos, de tíquete de bagagem, com código de controle e a identificação da autorizatária, com cor diferente da despachada, em 2 (duas) vias, sendo que:	A redação foi trazida da Resolução nº 6.033/23 e complementada pela Resolução GMC nº 54/18.

a) a 1ª via será fixada à bagagem; e b) a 2ª via permanecerá em poder da autorizatária.	a) a 1ª via será fixada à bagagem; e b) a 2ª via permanecerá em poder da autorizatária.	
Resolução nº 6.033/23	Parágrafo único. Os volumes transportados no porta-embrulhos estarão sob a responsabilidade dos passageiros e não estarão sujeitos a qualquer tipo de indenização por dano ou extravio.	Redação trazida da Resolução nº 6.033/23
Resolução nº 6.033/23	Art. 72. As vias dos tíquetes de bagagem em poder da autorizatária deverão ser mantidas nos veículos durante toda a viagem.	Redação trazida da Resolução nº 6.033/23
Resolução GMC nº 54/18	Art. 73. Na identificação da bagagem despachada e do volume transportado no porta-embrulhos, utilizar-se-á tíquete, devendo possuir um sistema de segurança que advirta sobre qualquer tentativa de remoção.	Internalização da Resolução GMC nº 54/18
Resolução GMC nº 54/18	Art. 74. Os dados de sistema de controle de bagagens deverão ser mantidos por um período de 5 (cinco) anos e devem ser colocados à disposição da autoridade de fiscalização de cada país.	Internalização da Resolução GMC nº 54/18
Resolução GMC nº 54/18	Art. 75. As autoridades de fiscalização de cada país devem incorporar o uso de novas tecnologias para complementar os sistemas de controle previstos neste Capítulo, sendo suficiente a mera comunicação às autorizatárias e às autoridades dos demais países.	Internalização da Resolução GMC nº 54/18

Resolução nº 6.033/23	Art. 76. Deverá ser observado o regulamento de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros com relação a franquias, dimensões das bagagens, indenizações por dano e extravio de bagagens e serviços acessórios.	Será mantido o regulamento do transporte interestadual de passageiros.
Não há	Parágrafo Único. O transporte de encomendas será permitido, desde que sua operacionalização seja regulamentada.	Atualmente, não é permitido o transporte de encomendas, pois depende de regulamentação pela Secretaria da Receita Federal.
Resolução nº 6.033/23	CAPÍTULO XVII DA IDENTIFICAÇÃO DE PASSAGEIROS	Foi trazida da Resolução nº 6.033/23 somente os artigos referentes ao transporte internacional
	CAPÍTULO XVIII DOS NORMATIVOS NÃO APLICADOS ÀS AUTORIZATÁRIAS ESTRANGEIRAS	
Não há	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:	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. Sabemos que de tantas matérias que são impostas às autorizatárias brasileiras, nem todas se aplicam às estrangeiras a exemplo do seguinte:
	I- regulamento e modelo de bilhete de passagem;	Cada país segue a regra de sua legislação, sem prejuízo da adoção do princípio da reciprocidade.
	II- Serviço de Atendimento ao Consumidor – SAC;	Cada país segue a regra de sua legislação, sem prejuízo da adoção do princípio da reciprocidade.

	III- acessibilidades nos veículos estrangeiros;	Cada país segue a regra de sua legislação, sem prejuízo da adoção do princípio da reciprocidade
	IV- comunicação dos Procedimentos de Segurança	Cada país segue a regra de sua legislação, sem prejuízo da adoção do princípio da reciprocidade.
	V- classe de conforto das poltronas;	Cada país segue a regra de sua legislação, sem prejuízo da adoção do princípio da reciprocidade.
	VI- cadastro de motoristas, plano de capacitação de motorista;	Cada país segue a regra de sua legislação, sem prejuízo da adoção do princípio da reciprocidade.
	VII- normativos de tripulação;	Cada país segue a regra de sua legislação, sem prejuízo da adoção do princípio da reciprocidade.
	VIII- plano de manutenção de veículos;	Cada país segue a regra de sua legislação, sem prejuízo da adoção do princípio da reciprocidade.
	IX- utilização do Sistema de Monitoramento do Transporte Interestadual e Internacional Coletivo – Monitriip; e	Cada país segue a regra de sua legislação, sem prejuízo da adoção do princípio da reciprocidade.
	IX - Gratuidades.	A Lei Nº 10.741/2003, que trata sobre gratuidades aos idosos, define que se aplica ao transporte interestadual, intermunicipal e urbano.
	CAPÍTULO XIX DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES DAS AUTORIZATÁRIAS ESTRANGEIRAS	
	Art.81. Os seguintes normativos deverão ser aplicados às infrações e penalidades, no que se refere ao transporte, cometidas por autorizatárias estrangeiras no território brasileiro, sem prejuízo à	O único acordo internacional que possui decreto específico para infrações e penalidades de transporte é o do ATIT (Decreto nº 5.462/2005). Os demais acordos não possuem decretos específicos de infrações e penalidades, motivo pelo qual há previsão legal de

	aplicação do princípio da reciprocidade:	utilizar a legislação interna de cada país. No entanto, no caso do ATIT, resta ressalvado o princípio da reciprocidade. Caso outro país penalize transportadoras brasileiras com base em normativo interno, o mesmo será aplicado às transportadoras estrangeiras com base em nosso normativo interno.
	I – o Decreto nº 5.462, de 9 de junho de 2005, aos países signatários do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT;	Decreto específico que trata das infrações e penalidades de transporte dos países signatários do ATIT.
	II – os normativos da ANTT aos Acordos de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e: o Governo da República da Venezuela; da República Cooperativista da Guiana; do Governo da República Francesa.	Os acordos internacionais firmados entre o Brasil e Venezuela, Guiana Cooperativista e Guiana Francesa dispõem que estão sujeitos a todas as normas e regulamentos vigentes no território de cada país.
	Parágrafo único. Aplicar-se-á o inciso II até que sejam publicados decretos específicos de infrações e penalidades para cada Acordo Internacional.	
	CAPÍTULO XX DAS CONDIÇÕES INDISPENSÁVEIS PARA MANUTENÇÃO DA LICENÇA ORIGINÁRIA	
	Art. 82. São condições indispensáveis para manutenção da Licença Originária: I - manter as condições de habilitação; II - não obter, em dois ciclos consecutivos de avaliação,	Manter a similaridade ao transporte interestadual de passageiros. Condições para prestação do serviço regular internacional, observadas de forma objetiva, que, caso não cumpridas, ensejam procedimentos

	os níveis ótimo, bom, regular pelo Índice de Qualidade de Transporte Internacional – IQTI; III - dispor, ao longo de todo o período de execução dos serviços, de quantidade de veículos e motoristas cadastrados compatível com as operações programadas; IV - manter ativo o cadastro na plataforma digital Consumidor.gov.br; e V - manter ativo o SAC.	específicos de extinção da autorização mediante cassação, em atendimento ao art. 48 da Lei nº 10.233, de 2001
	Art. 83. A perda das condições indispensáveis à manutenção da autorização poderá implicar: I - na inabilitação e cassação de todas as Licenças Originárias nas hipóteses previstas nos incisos I, IV e V do art. 82; II - na cassação de todas as Licenças Originárias, nas hipóteses previstas nos incisos II e III do art. 82.	Manter a similaridade ao transporte interestadual de passageiros
	Art. 84. O procedimento de extinção por perda das condições indispensáveis à manutenção da Licença Originária seguirá o rito do regulamento do transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros.	
	CAPÍTULO XXI DOS INDICADORES	

	Art. 85. Cada autorizatária brasileira será avaliada anualmente pelos indicadores de: I - percepção do usuário; II - atualidade dos veículos; e III - conformidade regulatória.	No internacional, as autorizatárias serão avaliadas anualmente, pelas reclamações e denúncias na Ouvidoria, que terá o peso de 20%; pela idade média dos veículos, com peso de 30%; e pela conformidade regulatória (infrações cometidas) com o peso de 50%.
	(...) equações	Ver metodologia na AIR
	Art. 89. O Índice de Qualidade do Transporte Internacional - IQTI será apurado com base nos indicadores do art. 85, com o objetivo de quantificar o nível de serviço prestado pelas autorizatárias brasileiras do sistema	
	CAPÍTULO XXII DA AVALIAÇÃO DAS AUTORIZATÁRIAS	Ver metodologia na AIR
	Art. 90. As autorizatárias brasileiras serão avaliadas anualmente pelo Índice de Qualidade de Transporte Internacional – IQTI.	
	Art. 91. O resultado do índice enquadrará as autorizatárias brasileiras como: I - Nível Ótimo: para IQT superior a 8 (oito); II - Nível Bom: para IQT igual ou inferior a 8 (oito) e superior a 6 (seis); III - Nível Regular: para IQT igual ou inferior a 6 (seis) e superior a 4 (quatro); IV - Nível Ruim: para IQT igual ou inferior a 4 (quatro) e superior a 2 (dois) V - Nível Crítico: para IQT igual ou menor a 2 (dois).	

	§ 1º A Supas encaminhará à cada autorizatária a prévia de seus indicadores, cujo resultado poderá ser contestado em até 30 (trinta) dias corridos.	
	§ 2º A análise da contestação será realizada em até 30 (trinta) dias corridos pela Supas e, se constatada a inconsistência no cálculo, os resultados serão retificados.	
	§ 3º Concluído o processo de apuração dos resultados do ciclo de avaliação, a Supas os consolidará e os publicará no sítio eletrônico da ANTT.	
	Art. 90. As autorizatárias brasileiras serão avaliadas anualmente pelo Índice de Qualidade de Transporte Internacional – IQTI. Art. 91. O resultado do índice enquadrará as autorizatárias como: I - Nível Ótimo: para IQT superior a 8 (oito); II - Nível Bom: para IQT igual ou inferior a 8 (oito) e superior a 6 (seis); III - Nível Regular: para IQT igual ou inferior a 6 (seis) e superior a 4 (quatro); IV - Nível Ruim: para IQT igual ou inferior a 4 (quatro) e superior a 2 (dois) V - Nível Crítico: para IQT igual ou menor a 2 (dois).	Se a autorizatária for avaliada negativamente em um ciclo, terá a oportunidade de melhorar sua gestão para o próximo ciclo. Se ainda assim for avaliada negativamente em outro ciclo, entende-se que dois anos prestando maus serviços, cabe ao ente regulador substituí-la por outra interessada.
	§ 1º A Supas encaminhará à cada autorizatária a prévia	

	de seus indicadores, cujo resultado poderá ser contestado em até 30 (trinta) dias corridos. § 2º A análise da contestação será realizada em até 30 (trinta) dias corridos pela Supas e, se constatada a inconsistência no cálculo, os resultados serão retificados. § 3º Concluído o processo de apuração dos resultados do ciclo de avaliação, a Supas os consolidará e os publicará no sítio eletrônico da ANTT.	
	Art. 92. Sem prejuízo da avaliação do art. 85, a Supas poderá estabelecer outros indicadores que avaliem a oferta e a demanda dos serviços por meio de sistemas de monitoramento.	Este artigo refere-se ao Sistema de Monitoramento – MONITRIIP, para futuramente, a autorizatária ser avaliada pelo número de viagens realizadas/viagens cadastradas; e a demanda ser efetivamente conhecida.
SEÇÃO V DAS SOLICITAÇÕES DE OUTROS DOCUMENTOS OU INFORMAÇÕES Art. 1. As solicitações de outros documentos ou informações que sejam necessários para atender demanda de autorizatária junto aos Organismos de Aplicação dos Acordos Internacionais ou outros órgãos nacionais ou estrangeiros, deverão ser feitas, preferencialmente, mediante protocolo no Sistema Eletrônico de Informação – SEI, ou sistema que vier a substituí-lo.	Excluído	Não há necessidade de constar em regulamento, uma vez que na prática cada solicitação ou pedido de informação será analisado e respondido.
	CAPÍTULO XXIII DA AVALIAÇÃO DO RESULTADO REGULATÓRIO	
	Art. 93. A Supas deverá realizar a Avaliação do	

Não há	Resultado Regulatório desta Resolução a partir de 5 (cinco) anos de sua publicação e o seu resultado deverá indicar os possíveis pontos para revisão da norma.	
	CAPÍTULO XXIV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS	
	Art. 97. No transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros, aplicam-se às empresas brasileiras os dispositivos do normativo do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros e do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento, em tudo aquilo que não contrariar as disposições e princípios estabelecidos na presente Resolução.	

4. **ANÁLISE**

4.1. Sendo os principais pontos da norma expostos acima, o sumário do regulamento ficará assim disposto:

CAPÍTULO I	DAS DEFINIÇÕES
CAPÍTULO II	DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES
CAPÍTULO III	DA HABILITAÇÃO
CAPÍTULO IV	DA CONVOCAÇÃO
CAPÍTULO V	DA LICENÇA ORIGINÁRIA
CAPÍTULO VI	DA LICENÇA COMPLEMENTAR

CAPÍTULO VII	DO SERVIÇO REGULAR E REGULAR SEMIURBANO
Seção I	Dos Serviços em Temporada Turística Permanente
Seção II	Dos Serviços em Temporada Turística Não Permanente
CAPÍTULO VIII	DOS SERVIÇOS DE FRETAMENTO
CAPÍTULO IX	DO CIRCUITO TURÍSTICO DA TRÍPLICE FRONTEIRA
CAPÍTULO X	DOS DOCUMENTOS DE PORTE OBRIGATÓRIO
CAPÍTULO XI	DA AUTORIZAÇÃO DE TRÂNSITO
CAPÍTULO XII	DOS CADASTROS
CAPÍTULO XIII	DAS CARACTERÍSTICAS VEICULARES
CAPÍTULO XIV	DAS SOLICITAÇÕES OPERACIONAIS
Seção I	Da Habilitação e Modificação de Frota de Autorizatária Brasileira
Seção II	Do Cadastro e Modificação de Frota de Autorizatária Estrangeira
Seção III	Do Cadastro ou Alteração de Representante Legal
Seção IV	Da Alteração de Quadro de Horários
CAPÍTULO XV	DAS MODIFICAÇÕES OPERACIONAIS
CAPÍTULO XVI	DAS BAGAGENS
CAPÍTULO XVII	DA IDENTIFICAÇÃO DE PASSAGEIROS
CAPÍTULO XVIII	DOS NORMATIVOS NÃO APLICADOS ÀS AUTORIZATÁRIAS ESTRANGEIRAS

CAPÍTULO XIX	DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES DAS AUTORIZATÁRIAS ESTRANGEIRAS
CAPÍTULO XX	DAS CONDIÇÕES INDISPENSÁVEIS PARA MANUTENÇÃO DA LICENÇA ORIGINÁRIA
CAPÍTULO XXI	DOS INDICADORES
CAPÍTULO XXII	DA AVALIAÇÃO DAS AUTORIZATÁRIAS
CAPÍTULO XXIII	DA AVALIAÇÃO DO RESULTADO REGULATÓRIO
CAPÍTULO XXIV	DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

4.2. Com relação ao indicadores, foram criados três, para a avaliação da autorizatária brasileira, 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.

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

4.4. 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.

4.5. A autorizatária que por dois ciclos consecutivos se enquadrar nos níveis ruim e crítico, perderá às condições indispensáveis à manutenção das licenças originárias, resultando em cassação.

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

4.7. As notas metodológicas dos indicadores encontram-se no relatório de Análise de Impacto Regulatório (SEI XXX).

4.8. Por fim, cabe a abertura de Consulta Interna que está inserida dentro do desenvolvimento da etapa de diagnóstico do projeto e tem como objetivo colher contribuições dos servidores da ANTT.

4.9. Assim, entende-se oportuno a realização de Consulta Interna para a ampla coleta de informações e sugestões sobre o novo regulamento, principalmente, da equipe de fiscalização de ANTT, que tem propriedade no conhecimento das situações encontradas em campo.

4.10. Estas informações servirão de insumo para a construção da proposta que será discutida na fase posterior do projeto, qual seja, a Audiência Pública.

4.11. Sugere-se que a Consulta Interna seja realizada durante o período de 23 de abril a 12 de maio de 2025, por meio de formulário no Sistema de Participação e Controle Social – ParticipANTT, disponível no sítio eletrônico da ANTT, para todas as Unidades Organizacionais interessadas, principalmente, a SUPERINTENDÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E PASSAGEIROS.

5. BASE LEGAL

5.1. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe:

> *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;*

5.2. 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;*

5.3. Resolução nº 6.020/2023, dispõe sobre os meios do Processo de Participação e Controle Social no âmbito da ANTT e dá outras providências.

> Art. 9º A Consulta Interna pode ser utilizada para receber contribuições dos servidores e colaboradores em geral da ANTT ou de unidades organizacionais específicas da Agência sobre:
>
> I - matéria que afete direitos e deveres de servidores e colaboradores da Agência;
>
> II - matéria regulatória, antes da realização da Consulta Pública ou Audiência Pública;
>
> III - coleta de informações, procedimentos e dados necessários para condução de um projeto da Agenda Regulatória;
>
> IV - proposta de normas que afetem exclusivamente a organização interna da ANTT; ou
>
> V - matéria relevante, a critério da unidade organizacional interessada.
>
> § 1º A unidade organizacional condutora do processo definirá o público-alvo, tratamento das contribuições, prazos e meios de divulgação da Consulta Interna.

§ 2º A forma de recebimento de contribuições será preferencialmente pelo Sistema ParticipANTT, no caso das Consultas Internas direcionadas a todos os servidores e/ou colaboradores, e definida pela unidade organizacional condutora do processo, no caso de consulta a outras unidades organizacionais.

§ 3º As contribuições recebidas deverão constar dos autos que tratam da matéria submetida à Consulta Interna, na forma dada pelos arts. 27 e 28 desta Resolução.

§ 4º No caso de proposta de ato normativo, é obrigatória a realização de Consulta Interna às unidades organizacionais potencialmente impactadas, identificadas como tal nos estudos preliminares, Análise de Impacto Regulatório (AIR) e/ou Avaliação de Resultado Regulatório (ARR).

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

6.1. Pelo o exposto, submete-se esta Nota Técnica à consideração superior, para aprovação e abertura de Consulta Interna em relação à Elaboração da Proposta de Regulamento (30766410), bem como seu envio à Diretoria da ANTT para conhecimento.

Silvana Lucia Castro Barros
Analista Técnico Pleno

Milena Mara Naranjo Flores
Especialista em Regulação

Ismael Souza Silva
Coordenador de Autorizações e Operações do Transporte Internacional de Passageiros - COTIN

Leize Athayde Braga
Chefe de Projeto

De acordo,

Anderson Lousan Do Nascimento Poubel
Gerente de Estudos e Regulação do Transporte de Passageiros (GEEST)

Brasília, 15 de abril de 2025.

Documento assinado eletronicamente por **MILENA MARA NARANJO FLORES**, **Especialista em Regulação**, em 15/04/2025, às 15:17, 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 15:43, 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 17:11, 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, informando o código verificador **30767111** e o código CRC **B0290123**.

Referência: Processo nº 50500.340627/2023-32 SEI nº 30767111