



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DFQ

RELATORIA: DFQ

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 51/02026

OBJETO: Minuta de resolução destinada à consolidação e aperfeiçoamento do Marco Regulatório do Transporte Rodoviário Coletivo Internacional de Passageiros.

ORIGEM: SUPAS**Processo:** 50500.340627/2023-32**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** Parecer Nº 00273/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 38057027)**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA**1. DO OBJETO**

1.1. Proposta de regulamentação com a Consolidação e Aperfeiçoamento do Marco Regulatório do Transporte Rodoviário Coletivo Internacional de Passageiros.

2. DOS FATOS

2.1. A Agenda Regulatória do biênio 2025/2026, aprovada por meio da Deliberação nº 457, de 14 de novembro de 2024, incluiu no eixo temático 3 - Transporte Rodoviário de Passageiros, de responsabilidade da Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros – SUPAS, a consolidação e aperfeiçoamento do marco regulatório do Transporte Rodoviário Coletivo Internacional de Passageiros.

2.2. O transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros apresenta peculiaridades que o distingue dos demais serviços de transporte. A primeira delas é que, para o estabelecimento de um serviço regular, faz-se necessária a celebração de acordo prévio entre os países signatários, no qual são definidos, entre outros aspectos operacionais, o número de transportadoras autorizadas à prestação do serviço, o itinerário, os seccionamentos, a frequência máxima e os pontos fronteiriços habilitados. Uma vez acordada a linha regular, cada país procede à seleção de sua respectiva autorizatória, em conformidade com sua legislação interna.

2.3. O Brasil é signatário de 4 (quatro) acordos internacionais do transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros, internalizados 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.

2.4. As resoluções da ANTT nº 4.777/2015 e 6.033/2023 tratam sobre o transporte internacional de passageiros, todavia, sem regulamentar expressamente, cabendo apenas a aplicação da norma “no que couber”. 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 transporte internacional.

2.5. Destaca-se que a maioria das transportadoras que operam o serviço regular internacional também atua no transporte interestadual. A SUPAS consignou que não existirem transportadoras que atuem exclusivamente no fretamento internacional.

2.6. Com o objetivo de evitar que o normativo se tornasse excessivamente extenso e reproduzisse conteúdos já disciplinados em normas de base, a nova resolução optou por fazer remissão às resoluções mencionadas no novo regulamento, mantendo-se nele apenas os aspectos específicos do transporte internacional.

2.7. Assim, para que uma transportadora manifeste interesse em prestar serviços no transporte rodoviário internacional, é necessária sua prévia habilitação, mediante o cumprimento dos requisitos jurídicos e econômico-financeiros previstos na Resolução nº 6.033/2023 ou, no caso do fretamento, na Resolução nº 4.777/2015, ou naquela que vier a substituí-la, com os devidos ajustes para o caso concreto, a exemplo da comprovação da regularidade econômica em que não será exigida a Certidão Negativa de Débitos ou Certidão Positiva com efeitos de Negativa de Débitos com a Fazenda Estadual referente a todas as Unidades da Federação nas quais a transportadora tiver Inscrição Estadual.

2.8. Constam dos autos a Análise do Impacto Regulatório, realização da Audiência Pública nº 6/2025 e manifestação da Procuradoria Federal que atua nesta ANTT.

2.9. Foi elaborado o Relatório à Diretoria 57 (SEI nº 39513683) e, de acordo com a Certidão de Distribuição (SEI nº 39701470), os autos foram distribuídos à minha relatoria.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. De início, vale esclarecer que, no âmbito do transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros, os acordos internacionais prevalecem sobre as resoluções da ANTT.

3.2. A Lei nº 10.233/2001 estabelece, entre as atribuições regulatórias da ANTT, a competência para editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte, bem como para definir as infrações, sanções e medidas administrativas aplicáveis aos serviços por ela regulados. Destacam-se, nesse sentido, os seguintes dispositivos:

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

[...]

III – o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

[...]

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

[...]

3.3. Assim, conforme veremos no decorrer deste voto, a proposta apresentada reflete a atuação regulatória, de acordo com o estabelecido nas normas.

Análise de Impacto Regulatório

3.4. Foi acostado aos autos o Relatório de Análise de Impacto Regulatório - AIR (SEI nº 30740720).

3.5. Na análise dos impactos regulatórios, 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.

3.6. A SUPAS identificou 4 principais problemas, para os quais foram propostos os objetivos desejados, bem como as alternativas viáveis, e possíveis impactos para a alternativa, podendo ser resumidos conforme o quadro abaixo:

	Problema	Objetivos desejados	Alternativas	Alternativa escolhida	Impactos
1	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.	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.	1) Manter a situação atual; 2) Consolidar a regulação do transporte internacional	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.	Impactos positivos: concisão, facilidade e clareza nas regras do transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros para os usuários, transportadoras e corpo técnico da ANTT. 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.
2	Exigência de cumprimento da operação dos serviços regulares durante todos os meses do ano sem a demanda que justifique a operação.	Flexibilizar a prestação dos serviços regulares internacionais de forma a ofertá-los, quando houver demanda suficiente.	1) Manter a situação atual; 2) Flexibilizar a operação dos serviços regulares.	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.	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.
3	Rigidez normativa engessa a dinâmica da prestação do serviço, devido à impossibilidade de alteração dos pontos terminais da linha para a mesma autorizatória por caracterizar nova linha.	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.	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 autorizatória	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	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
4	Falta de clareza dos normativos que não se aplicam às autorizatórias estrangeiras	estabelecer de forma clara os normativos internos que não se aplicam às empresas estrangeiras, observado o princípio da reciprocidade	1) Manter a situação atual; 2) Estabelecer os normativos que não se aplicam às autorizatórias estrangeiras	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.	Impactos positivos: definir o que não se aplica, mitigando a discricionariedade do regulador, norteados os entes envolvidos e observância do princípio da reciprocidade entre os países. Impactos negativos: não há, uma vez que será adotado o Princípio da Reciprocidade

					sempre que necessário.
--	--	--	--	--	------------------------

3.7. Assim, tendo em vista toda a análise detalhada apresentada no Relatório de Análise de Impacto Regulatório - AIR (SEI nº 30740720), entendo que foram observados todos os requisitos previstos no Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020, de modo a delimitar o problema regulatório posto e seus prováveis efeitos, tendo a SUPAS verificado, o impacto advindo do problema regulatório, e tendo apresentado as razões técnicas que irão subsidiar a tomada de decisão.

Da Audiência Pública

- 3.8. A Lei nº 10.233/2001 estabelece, no art. 68, que as decisões da Diretoria Colegiada para resolução de pendências que afetem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transporte serão precedidas de audiência pública.
- 3.9. Conforme Deliberação nº 233, de 17 de julho de 2025 (SEI nº 33932856), a ANTT realizou a Audiência Pública nº 06/2025, cujo período de contribuições foi de 28 de julho a 11 de setembro de 2025.
- 3.10. O Aviso de realização de Audiência Pública foi publicado no Diário Oficial da União nº 134, de 18 de julho de 2025, Seção 3, página 151 (33933149).
- 3.11. A citada Audiência Pública teve como objetivo de subsidiar a consolidação e aperfeiçoamento do normativo referente aos serviços de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros.
- 3.12. Ao todo foram 8 (oito) contribuições, as quais foram analisadas individualmente, conforme consta no Relatório Final da Audiência Pública (SEI nº 36707526).
- 3.13. Por fim, o Parecer Nº 00273/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 38057027), concluiu pela adequação e legalidade do procedimento de participação e controle social.

Análise das recomendações feitas pela Procuradoria Federal-ANTT

- 3.14. A Procuradoria Federal junto à ANTT, por meio do Parecer Nº 00273/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 38057027), apresentou recomendações à área técnica, com o objetivo de aprimorar a redação e a estrutura normativa da minuta de Resolução, sem alterar o escopo original da proposta.
- 3.15. A primeira contribuição foi acerca do critério de seleção do processo seletivo público, o que foi acatado pela área técnica, de modo a manter paralelismo com a Resolução nº 6.033/2023, ou seja, o critério de seleção será o sorteio como regra, admitindo-se, excepcionalmente, a adoção de outro critério.
- 3.16. A segunda contribuição diz respeito à definição de viagem ocasional multimodal, o que levou ao ajuste da norma de acordo com a sugestão da Procuradoria Federal, ou seja, adequou-se à realidade que se apresenta no transporte rodoviário internacional de passageiros, excluindo a definição de viagem ocasional multimodal
- 3.17. A terceira contribuição refere-se à padronização de nomenclaturas, sendo que a área técnica alterou o termo “semiurbano” para “fronteiriço”, todavia, no que se refere à troca do termo “habilitação de frota” para “cadastro de frota”, esta não foi acatada pela Supas, conforme justificativa constante na Nota Técnica - ANTT 1325 (SEI nº 39470479), cujo trecho foi abaixo transcrito:

“(…)

3.21. Utiliza-se o termo ‘habilitação’ para as transportadoras brasileiras porque, além de os veículos estarem cadastrados no Sistema de Habilitação – Sishab, com a documentação individual de cada um, exige-se, para a operação internacional, a apresentação da apólice de seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional. Nos países do Mercosul, exige-se também o Certificado de Inspeção Técnica Veicular – CITV, entre outros documentos previstos em outros Acordos Internacionais. Após a análise e validação desses documentos, é emitido um ofício de ‘Habilitação de Frota’ ao Organismo de Aplicação do país de destino, bem como à transportadora, que deverá portar esse documento no veículo durante toda a viagem.

3.22. Por outro lado, no caso das transportadoras estrangeiras, é o próprio Organismo de Aplicação de cada país que encaminha a relação da frota, já habilitada, para conhecimento do país de destino, contendo as seguintes informações: tipo de veículo, marca, tipo de carroceria, ano de fabricação, número do chassi, número de eixos, número total de poltronas e placa. Ou seja, trata-se apenas do envio de dados cadastrais, sem o encaminhamento da documentação individual de cada veículo. Assim, cabe à SUPAS apenas registrar essa frota no sistema.

3.23. Vale ressaltar que o presente regulamento é específico para o transporte internacional e, em diversos aspectos, distingue-se das normas aplicáveis ao transporte nacional. Buscou-se, portanto, preservar a terminologia tradicionalmente utilizada na legislação que rege o transporte rodoviário internacional, a exemplo do Decreto nº 99.704/1990 — Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, firmado entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai - o qual emprega, em seu texto normativo, a expressão ‘habilitação de frota’.

(…)”

3.18. Percebe-se, portanto, que as sugestões apresentadas pela Procuradoria visam conferir maior clareza, objetividade e segurança jurídica aos dispositivos.

Da consolidação e do aperfeiçoamento

3.19. Superada a fase de análise das contribuições da Procuradoria, esclareço que a Nota Técnica - ANTT 1325 (SEI nº 39470479) contém quadro com as justificativas apresentadas para as inovações e alterações para o novo regulamento, o qual transcrevo abaixo:

“(…)

3.24. Feita a devida análise acerca das contribuições da Procuradoria Federal junto à ANTT, apresentam-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, bem como foram consideradas as contribuições acolhidas durante o período da Audiência Pública nº 006/2025 e as sugestões do Parecer da Procuradoria Federal que foram acatadas.

3.25. 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, XIII - encurtamento de linha: redução de seu percurso pela alteração de seus pontos terminais.	necessidade de haver maior flexibilidade internacionais no que diz respeito tanto à c da operação dos serviços por meio de encur mantendo a mesma operadora.

Lista de passageiro anexada à Licença de Viagem emitida pelo Sisaut, de porte obrigatório durante a viagem pela autorizatória	Art. 2º, XXI - prolongamento de linha: aumento do percurso por alteração de pontos terminais.	Vale ressaltar que a rigidez nas norma operacional de acordo com as necessidades
	Art. 2º, XXIII - lista de passageiros web: relação de passageiros transportados em cada viagem, enviada previamente por meio eletrônico aos órgãos de fronteira	tema que tem sido discutido no âmbito do SGT 5 – MERCOSUL. As vantagens para a implementação são: · agilidade nos trâmites migratórios nos pont · acessar a lista de passageiros web, com migratórias de ambos os países otimiz operacionais; · possibilita a pesquisa antecipada por pe impedimento para sair do país, ou outras raz
linha: serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, vinculado a determinada autorizatória, que atende um ou mais mercados, aberto ao público em geral, mediante pagamento individualizado de tarifa, ofertado em determinado itinerário, conforme esquema operacional preestabelecido;	Art. 2º, XXII - 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 do preço cobrado pelo serviço e ofertado em itinerário a ser cumprido por meio de esquema operacional previamente aprovado;	Manter a similaridade com o interestadual, exclusividade”, em razão da necessidade de número de transportadoras a prestar o servi
Não há	Art. 2º, XXIV - MERCOSUL: bloco de integração regional denominado Mercado Comum do Sul, criado pelo Tratado de Assunção de 1991, internalizado no Brasil pelo Decreto nº 350, de 21 de novembro de 1991	A Bolívia, desde julho de 2024, faz parte do 64ª Reunião de Cúpula do Mercosul, em Assi
Resolução nº 6.033/2023	Art. 2º, XVI- micro-ônibus de categoria M3: veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para 9 a 20 passageiros, além do condutor, e Peso Bruto Total entre 5 e 7 toneladas, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro e das normas do Contran;	Foi incluído o micro-ônibus como possib principalmente, dos serviços fronteiriços inte
Resolução nº 6.033/2023	Art. 2º, XVII- ônibus: veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de 20 passageiros, além do condutor, ainda que, por adaptações voltadas à maior comodidade, transporte número menor, e com Peso Bruto Total igual ou superior a 7 toneladas, nos termos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e das resoluções do Contran;	Manter a similaridade com o transporte inte
Resolução nº 6.033/2023 (com adaptação)	Art. 2º, XXVIII - operação conjunta: viagem realizada em trecho específico, no mesmo veículo da autorizatória, para a prestação conjunta de serviços internacional e interestadual ou intermunicipal de passageiros;	As transportadoras que operam o internacio a operação conjunta de linhas interestadu internacional, sem a necessidade de ac operacionalização ocorre dentro do país.
Resolução nº 6.033/2023 (com adaptação)	Art. 2º, XXIX - operação simultânea: viagem realizada em trecho específico, no mesmo veículo da autorizatória, para execução simultânea de duas ou mais linhas internacionais;	A operação simultânea de duas linhas inte que exista acordo bilateral com o país de de e, recentemente, com a Argentina.

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, XXXV- serviço de fretamento turístico denominado viagem ocasional multimodal: atividade de transporte eventual prestada por autorizatória, que compreende etapas do itinerário realizadas em diferentes meios de transporte, mediante autorização expressa do país de destino.	Excluída da definição, para deixar claro qu viagem ocasional turística.
Art. 2º O transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros, sob o regime de autorização, se classifica em: I - serviços regulares; II - serviços regulares semiurbanos; e III - serviços de fretamento turístico.	Art. 4º O transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros se classifica em: I - serviços regulares rodoviários; II - serviços regulares fronteiriços; III - serviços de fretamento turístico; e IV - serviços de fretamento contínuo.	Incluído o fretamento contínuo como possib
Resolução nº 6.033/2023	Art. 5º A habilitação da transportadora brasileira constitui requisito para a solicitação de licença originária destinada à prestação de serviços regulares rodoviários e de serviços regulares fronteiriços de transporte coletivo internacional de passageiros. Art. 6º Poderão obter habilitação para a prestação de serviços regulares rodoviários e fronteiriços, pessoas jurídicas brasileiras que comprovem regularidade jurídica e econômica, nos termos das disposições aplicáveis ao transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, no que couber.	Geralmente, o transporte internacional é prestam o serviço interestadual, devendo Atividades Econômicas) para o transporte int Não será exigida a Certidão Negativa de Débito Negativa de Débitos com a Fazenda Estadu; uma vez que não haverá seções interestadu sede da transportadora será exigida.
Não há	Art. 10. Parágrafo único. O processo seletivo público dar-se-á mediante sorteio entre as transportadoras habilitadas que manifestarem interesse no prazo estipulado no respectivo documento convocatório. I - A Supas poderá, desde que devidamente justificado e previsto no documento convocatório, adotar critério de seleção diverso ou combinado com o previsto no parágrafo único.	Acatada a sugestão apresentada pela Pro jurídica similar com o interestadual.
Art. 16. A Licença Originária será emitida para cada linha, pelo prazo de 10 anos, por meio de Decisão SUPAS.	Art. 14. A Licença Originária será emitida para cada linha, mediante Decisão da Supas, pelo prazo de 10 (dez) anos, com renovação nos termos do art. 16, salvo prazo diverso previsto em acordo internacional.	Foi acrescentado "salvo prazo diverso pre abarcar o Acordo com a República Francesa e
II - nada consta de multas emitido pela ANTT;	excluído	Essa exigência foi excluída em razão de a Negativa de Dívida Ativa ou Certidão Positi emitida pela Procuradoria Federal junto à 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 antecedência mínima de 60 (sessenta) dias do prazo da vigência, devendo ser apresentada a documentação do art. 17.	Art. 16. O processo de renovação da licença originária deverá ser iniciado com antecedência mínima de 45 (quarenta e cinco) dias de seu termo final, mediante a apresentação da documentação referida no art. 15, sob pena de paralisação do respectivo serviço regular no sistema específico da Supas.	Redução do prazo para início do pedido acrescentando que se não houver o pedido no sistema da Supas.
Art. 19. V - quitação de débitos de multas, se houver acordo bilateral;	excluído	Excluído, uma vez que as multas são transportadora estrangeira em rito próprio, e 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. 19. As autorizatárias brasileiras com Licenças Complementares expedidas pelos Organismos de Aplicação dos Acordos Internacionais de países de destino deverão apresentá-las à Supas no prazo de até 30 (trinta) dias de sua emissão, em processo eletrônico protocolado no Sistema Eletrônico de Informação – SEI, ou sistema que o substituir.	Acrescentado “ou sistema que o substituir”
Art. 24 § 2º Não há obrigatoriedade na prestação destes serviços de temporada turística não permanente.	excluído	Excluído, pois em que pese não haver a obrigação, infere-se que a transportadora que partiu disposta a operá-lo.
ATIT – Decreto nº 99.704/90	Art. 26, Parágrafo Único. A Licença de Viagem não necessita de complementação pelas autoridades de transporte dos demais países, de destino ou de trânsito.	Tal dispositivo consta no principal acordo internacional.
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 DOS DOCUMENTOS DE PORTE OBRIGATÓRIO (compilado em único capítulo)	Consolidação de norma
Não há	Art. 34. As autorizatárias deverão informar o número do CPF dos passageiros brasileiros: I - nos bilhetes de passagem, para os serviços regulares; e II - na lista de passageiros eletrônica, para os serviços de fretamento.	O CPF será exigido dos passageiros em linha de análise da Receita Federal, bem como Documento Nacional de Identidade – DNI 2032. Além disso, tais informações poderão ser repassadas a outros órgãos federais como Polícia Federal, aumentando a segurança e a abrangência de fiscalização.
Não há	Art. 35. As autorizatárias que prestam serviço regular ou de fretamento deverão emitir lista de passageiros eletrônica e transmiti-la, antes do início da viagem, ao <i>webservice</i> da ANTT ou a outra plataforma definida em comum acordo.	

		acordo entre os países, garantindo acesso aos órgãos e entidades federais brasileiros e, em caso de reciprocidade, aos organismos de aplicação estrangeiros. Parágrafo único. A emissão da lista de passageiros eletrônica será exigida a partir da publicação de portaria da Supas.	
		CAPÍTULO XI DOS CADASTROS	
Resolução nº 6.033/23		Art. 37. Para prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros, a transportadora brasileira deverá cadastrar na ANTT e manter atualizados: I - número do telefone do SAC; II - veículos a serem utilizados na prestação do serviço; III - motoristas responsáveis pela condução dos veículos; IV - espaços e instalações destinados à operação do serviço; V - esquema operacional de cada linha a ser operada; e VI - viagens programadas de cada linha a ser operada.	Manter a similaridade com o transporte inte
Resolução Nº 4.130/13, com inovações:	CAPÍTULO XII DAS CARACTERÍSTICAS VEICULARES		JUSTIFICATIVA
Não há	Art. 38. A autorizatória deverá utilizar veículos compatíveis com o serviço autorizado e poderá ofertar qualquer classe de poltrona, observadas as disposições dos acordos internacionais aplicáveis. Parágrafo único. Não será permitido o transporte de passageiros em pé, exceto nas situações previstas nos serviços regulares fronteiriços.		O serviço básico diz respeito ao de não haver gratuidades no tr não há obrigatoriedade de dispo
Art. 4º Os ônibus destinados aos serviços regulares de transporte rodoviário coletivo semiurbano interestadual e internacional de passageiros deverão, por suas condições de utilização e conforto, ser classificados nas seguintes categorias: <i>(Redação dada pela Resolução 6033/2023/DG/ANTT/MT Redações Anteriores</i> I - urbano; II - convencional;	Art. 39. Os veículos destinados aos serviços regulares fronteiriços deverão ser classificados, conforme suas condições de utilização e conforto, nas seguintes categorias: I - micro-ônibus de categoria M3; II - ônibus urbano; e III - ônibus rodoviário sem sanitário. § 1º A capacidade do veículo deverá ser indicada em local de fácil visualização pelos passageiros, com discriminação das quantidades máximas de passageiros sentados e em pé, associada à simbologia específica. § 2º Para efeito de cálculo da lotação máxima de passageiros em pé, será considerado o nível de serviço de 4,5 (quatro inteiros e cinco décimos) passageiros por metro quadrado. § 3º Nos veículos classificados na categoria prevista no inciso III, não será permitido o transporte de passageiros em pé.		Alteração de ônibus para veículo
Título VII	CAPÍTULO XIII DAS SOLICITAÇÕES OPERACIONAIS		
Art. 33. As solicitações operacionais de autorizatórias deverão ser realizadas junto à SUPAS e constituem em:	Art. 40. As solicitações operacionais das autorizatórias de serviço regular deverão ser apresentadas à Supas e compreendem: I – habilitação ou alteração de frota da autorizatória brasileira;		Atualmente, a COTIN/SUPAS é c estrangeiras no SGP. O Organi: comunica ao país de destino as frota habilitada. Não há neces documento referente aos veícul

I - habilitação e modificação de frota da autorizatória brasileira; II - modificação de frota de autorizatória estrangeira; 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.	II - cadastro ou alteração de frota de autorizatória estrangeira; III - cadastro ou alteração de representante legal; IV - cadastro ou alteração de quadro de horários; V - cadastro ou alteração de esquema operacional; e VI - operação conjunta de autorizatória brasileira. § 1º O cadastro ou alteração do esquema operacional deverá observar o regulamento de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros. § 2º A operação conjunta dependerá de que o itinerário da linha interestadual ou intermunicipal, no todo ou em parte, esteja sobreposto ao itinerário da linha internacional no trecho coincidente, e de que sejam operadas pela mesma transportadora, bem como de prévia autorização dos órgãos competentes por esses serviços. § 3º As comunicações relativas às alterações operacionais das autorizatórias estrangeiras serão realizadas pelo Organismo de Aplicação dos Acordos Internacionais do país de origem, exceto quanto ao disposto nos incisos III, V e VI. § 4º A operação conjunta será formalizada por meio de ofício específico, que deverá ser portado nos veículos durante a viagem.	A alteração diz respeito ao ac (atualmente o Sishab) de cada legais das autorizatórias estrangeiras a comunicação do Organismo de de habilitação de frota será emit Foi excluído o inciso “V – emissão a cobrança ser por meio da Certidão Positiva com efeitos Procuradoria Federal junto à A débitos inscritos na dívida ativa c A operação conjunta de linha i linha internacional é permitida, por ser operacionalizada dentro
DA HABILITAÇÃO E MODIFICAÇÃO DE FROTA DE AUTORIZATÓRIA BRASILEIRA		
Capítulo I	Seção I	
Art. 34. Os veículos utilizados em linhas internacionais deverão estar habilitados em sistema específico da SUPAS.	Art. 41. Os veículos utilizados em linhas internacionais deverão estar habilitados em sistema específico da Supas e ser de propriedade da autorizatória. Parágrafo único. Salvo disposição em contrário prevista em acordo internacional, é vedada a utilização de veículos: I - com mais de 15 (quinze) anos de fabricação na prestação dos serviços regulares rodoviários; e II - com mais de 20 (vinte) anos de fabricação na prestação dos serviços regulares fronteiriços.	No transporte internacional de veículos de terceiros, apenas ve conforme o Decreto nº 99.704, países signatários: <i>Art. 31, 1. Os veículos e seus habilitada pelas empresas a internacional a que se refere o propriedade ou afrotados sob a "leasing", tendo estes últimos todos os efeitos.</i> Além disso, na operacionaliza adquiridos dois seguros de resp internacional que deverá ser e tem a habilitação para realizar a A idade máxima de 15 anos rodoviário, foi definida para m interestadual, em razão de a ma o internacional também prestar “ou o que for acordado bilateral Exceto para o fronteiriço, cuja justificativa nos itens 4.2 a 4.7.
Art. 35. I - requerimento informando a inclusão ou a exclusão de veículos com a relação da frota total que resultará habilitada.	Art. 42. I - Para a vinculação de veículo à linha internacional, a autorizatória deverá encaminhar, em sistema específico da ANTT, os seguintes documentos, sem prejuízo dos demais exigidos para o cadastramento da frota: I - requerimento de inclusão ou exclusão de veículos, acompanhado da relação da frota total resultante, com a indicação dos seguintes campos: a) tipo de veículo; b) marca; c) tipo de carroceria; d) ano de fabricação; e) número do chassi; f) número de eixos; g) número total de poltronas; e h) placa.	Tais campos constam no Decre informações necessárias ao Orga
MERCOSUL/GMC/RES. N° 22/21	Art. 45. Os veículos cadastrados deverão ser submetidos anualmente à ITV, na forma estabelecida em regulamento específico da ANTT.	A Resolução GMC nº 22/21 sub: Resolução GMC nº 75/97 que fic “Cada Estado Parte poderá exig inspeção técnica seja realizada a

		ao completar um ano de sua frequência inferior à indicada no
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 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.	Art. 46. Compete ao Organismo de Aplicação dos Acordos Internacionais do país de origem autorizar e comunicar as alterações na frota da autorizatária estrangeira do serviço regular. Art. 47. O representante legal de autorizatária estrangeira deverá cadastrar os veículos da frota em sistema específico da ANTT, com base em documento expedido pelo Organismo de Aplicação dos Acordos Internacionais do país de origem que comprove a autorização da frota. Parágrafo único. A Supas comunicará, por ofício, a alteração cadastral realizada na ANTT ao representante legal no Brasil, com cópia ao Organismo de Aplicação dos Acordos Internacionais do país de origem.	Melhoria da redação. Foi excluído de envio de documentação do veículo de futuros acordos bilaterais. A própria autorizatária estrangeira legal, deverá cadastrar seus veículos de oferecer uma melhor qualidade e otimizar a necessidade e urgência
	SEÇÃO IV Do Cadastro ou Alteração de Quadro de Horários	
Art. 43. A alteração dos horários será cadastrada pela SUPAS em sistema específico.	Art. 50. O quadro de horários da linha deverá ser cadastrado em sistema específico da ANTT pela autorizatária brasileira e pela estrangeira. Art. 51. A alteração do quadro de horários deverá observar os seguintes requisitos: I – em caso de aumento de frequência, deverá ser respeitada a frequência máxima acordada para a linha; e II - em caso de redução da frequência, deverá ser respeitado o limite mínimo estabelecido para a linha.	A própria autorizatária brasileira representante legal, deverá comunicar o específico, como forma de oferecer público com o objetivo de otimizar autorizatária.
	CAPÍTULO XIV DAS MODIFICAÇÕES OPERACIONAIS	
Não há	Art. 53. As modificações operacionais na prestação dos serviços regulares deverão ser apresentadas à Supas e compreendem: I – implantação ou supressão de seção intermediária; II - supressão de linha; III – encurtamento de linha; IV - prolongamento de linha; V - operação simultânea; e VI - ajuste de itinerário. §1º A realização das modificações previstas neste artigo dependerá de sua previsão em acordo internacional, o qual poderá, ainda, permitir a realização de outras modificações operacionais. §2º O encurtamento ou prolongamento de linha somente poderá ser autorizado quando a análise pela Supas do comportamento do respectivo mercado indicar a conveniência da medida. §3º A operação simultânea dependerá de que o itinerário das linhas internacionais esteja sobreposto no trecho coincidente e de que sejam operadas pela mesma transportadora. §4º A operação simultânea será formalizada por meio de ofício específico, que deverá ser portado nos veículos durante a viagem.	O encurtamento e prolongamento das modificações operacionais, em flexibilidade na prestação de serviço, diz respeito tanto à operação dos serviços, mantendo a realidade de cada mercado. Vale ressaltar que a rigidez não dificultar a gestão operacional realidade de cada mercado. O aprofundamento do cenário de passageiros consta no relatório AIR. Foi incluído o §1º para não engessar serviços.
Não há	Art. 54. Caberá à autorizatária a gestão da frequência de cada linha de acordo com a demanda, observada a frequência máxima e respeitados os acordos internacionais.	Já há acordos bilaterais com o Brasil para permitir a gestão das frequências, definindo, devendo, no entanto, regular a Aplicação de origem.

Não há	Parágrafo único. A Supas poderá determinar frequência mínima diversa da estabelecida pela autorizatória, em função das características da linha.	Como não há acordos bilaterais com a Supas irá monitorar se a frequência de períodos de alta temporada, pertinente.
Resolução GMC nº 54/18 e Resolução nº 6.033/23	CAPÍTULO XV DAS BAGAGENS	
Resolução GMC nº 54/18	Art. 55. 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 ticket de bagagem, com código de controle e da identificação da autorizatória, 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 autorizatória.	A Resolução GMC nº 54/18 também 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 ticket de bagagem, com código de controle e a identificação da autorizatória, em 2 (duas) vias, sendo que: a) a 1ª via será fixada à bagagem; e b) a 2ª via permanecerá em poder da autorizatória.	II - utilização, nas bagagens transportadas no porta-embrulhos, de ticket de bagagem, com código de controle e a identificação da autorizatória, com cor diferente da despachada, em 2 (duas) vias, sendo que: a) a 1ª via será fixada à bagagem; e b) a 2ª via permanecerá em poder da autorizatória.	A redação foi trazida da Resolução GMC nº 54/18.
Resolução nº 6.033/23	§1º 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	§2º As vias dos tickets de bagagem em poder da autorizatória deverão ser mantidas nos veículos durante toda a viagem.	Redação trazida da Resolução nº 6.033/23
Resolução GMC nº 54/18	§3º Os tickets afixados nas bagagens despachadas e nos volumes transportados no porta-embrulhos deverão possuir sistema de segurança que advirta sobre qualquer tentativa de remoção.	Internalização da Resolução GMC nº 54/18
Resolução GMC nº 54/18	Art. 56. Os dados de sistema de controle de bagagens deverão ser mantidos pelo prazo de 5 (cinco) anos e colocados à disposição da autoridade de fiscalização de cada país.	Internalização da Resolução GMC nº 54/18
Resolução GMC nº 54/18	Art. 57. As autoridades de fiscalização deverão incorporar o uso de novas tecnologias para complementar os sistemas de controle previstos neste Capítulo, sendo suficiente a comunicação às autorizatórias e às autoridades dos demais países.	Internalização da Resolução GMC nº 54/18
Resolução nº 6.033/23	Art. 58. Aplicam-se ao serviço regular rodoviário internacional referente ao transporte de bagagens e volumes as regras do regulamento dos serviços regulares de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros relativas a franquias, dimensões, indenizações e serviços acessórios.	Será aplicado o regulamento dos passageiros.
Não há	Parágrafo único. O transporte de encomendas será permitido, desde que previsto em acordo internacional e devidamente regulamentado.	Atualmente, não é permitido depende de regulamentação pelo ANTT.

Resolução nº 6.033/23	CAPÍTULO XVI DA IDENTIFICAÇÃO DE PASSAGEIROS	Foi trazida da Resolução nº 6.033/23 sobre o transporte internacional
Não há	CAPÍTULO XVII DOS NORMATIVOS NÃO APLICADOS ÀS AUTORIZATÁRIAS ESTRANGEIRAS	Justificativa apresentada nos itens 4.8 a 4.10
Não há	Art. 62. As autorizatárias estrangeiras não estão sujeitas ao cumprimento das disposições dos normativos internos da ANTT que tratem especificamente de exigências aplicáveis apenas às transportadoras brasileiras, tais como as relativas a: I - modelo de bilhete de passagem; II - SAC; III - requisitos de acessibilidade nos veículos; IV - comunicação de procedimentos de segurança; V - classe de conforto das poltronas; VI - cadastro de motoristas e plano de capacitação de motorista; VII - tripulação; VIII - plano de manutenção de veículos; IX - utilização do Monitriip; e X - Plano de Comunicação.	Ao longo dos anos sempre houve a necessidade de autorização estrangeira de Procuradoria Federal da ANTT matéria. Sabemos que de tantas matérias brasileiras, nem todas se aplicam apresentadas nos itens 4.8 a 4.10
	I- regulamento e modelo de bilhete de passagem;	Cada país segue a regra de sua princípio da reciprocidade.
	II- Serviço de Atendimento ao Consumidor – SAC;	Cada país segue a regra de sua princípio da reciprocidade.
	III- acessibilidades nos veículos estrangeiros;	Cada país segue a regra de sua princípio da reciprocidade
	IV- comunicação dos Procedimentos de Segurança	Cada país segue a regra de sua princípio da reciprocidade.
	V- classe de conforto das poltronas;	Cada país segue a regra de sua princípio da reciprocidade.
	VI- cadastro de motoristas, plano de capacitação de motorista;	Cada país segue a regra de sua princípio da reciprocidade.
	VII- normativos de tripulação;	Cada país segue a regra de sua princípio da reciprocidade.
	VIII- plano de manutenção de veículos;	Cada país segue a regra de sua princípio da reciprocidade.
	IX- utilização do Sistema de Monitoramento do Transporte Interestadual e Internacional Coletivo – Monitriip; e	Cada país segue a regra de sua princípio da reciprocidade.
	X - Plano de Comunicação.	Cada país segue a regra de sua princípio da reciprocidade.
Não há	CAPÍTULO XVIII DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES DAS AUTORIZATÁRIAS ESTRANGEIRAS	
	Art. 63. Aplicam-se às infrações relacionadas ao transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros cometidas por autorizatárias estrangeiras no território brasileiro, sem prejuízo da observância do princípio da reciprocidade, os seguintes normativos:	O único acordo internacional infrações e penalidades de (Lei nº 5.462/2005). Os demais acordos: infrações e penalidades, motivo legislação interna de cada país. No entanto, no caso do AT reciprocidade. Caso outro país p base em normativo interno, o r estrangeiras com base em nosso
	I - o Decreto nº 5.462, de 9 de junho de 2005, para as autorizatárias de países signatários do ATIT;	Decreto específico que trata das dos países signatários do ATIT.

	II - os normativos da ANTT relativos às infrações e penalidades do serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros, para as autorizatárias de países que possuam acordos internacionais de transporte com a República Federativa do Brasil.	Os acordos internacionais firma Cooperativista e Guiana Francesa; normas e regulamentos vigentes
	Parágrafo único. O disposto no inciso II aplica-se enquanto não forem celebrados acordos internacionais específicos sobre infrações e penalidades.	
	CAPÍTULO XIX DAS CONDIÇÕES INDISPENSÁVEIS PARA MANUTENÇÃO DA LICENÇA ORIGINÁRIA	
	Art. 64. São condições indispensáveis para manutenção da Licença Originária: I - manter as condições de habilitação; II - não obter, em dois ciclos consecutivos de avaliação, os níveis “ruim” ou “crítico” no 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.	Manter a similaridade ao transporte Condições para prestação do serviço de forma objetiva, que, caso não específicos de extinção da atendimento ao art. 48 da Lei nº
	Art. 65. A perda das condições indispensáveis à manutenção da Licença Originária implicará: I - a inabilitação e cassação de todas as Licenças Originárias, nas hipóteses previstas nos incisos I, IV e V do art. 66; II - a cassação de todas as Licenças Originárias, nas hipóteses previstas nos incisos II e III do art. 66.	Manter a similaridade ao transporte
	Art. 66. O procedimento de cassação por perda das condições indispensáveis à manutenção da Licença Originária seguirá o rito do regulamento dos serviços regulares de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros.	
Não há	CAPÍTULO XX DOS INDICADORES	
	Art. 67. Cada autorizatária brasileira do serviço regular será avaliada anualmente pelos indicadores de: I - percepção do usuário; II - atualidade da frota; e III - conformidade regulatória.	No internacional, as autorizatárias reclamações e denúncias na Ouvidoria média dos veículos, com regulatória (infrações cometidas)
	(...) equações	Ver metodologia na AIR
Não há	CAPÍTULO XXI DA AVALIAÇÃO DAS AUTORIZATÁRIAS	Ver metodologia na AIR
	Art. 71. As autorizatárias brasileiras do serviço regular serão avaliadas anualmente pelo IQTI, apurado com base nos indicadores previstos no Capítulo XX, com o objetivo de quantificar o nível de serviço prestado, sendo calculado da seguinte forma: (...)	
	Art. 72. O resultado do IQTI enquadrará as autorizatárias brasileiras nos seguintes níveis: 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);	Se a autorizatária for avaliada oportunidade de melhorar sua assim for avaliada negativamente maus serviços, cabe ao ente interessada.

		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); e V - Nível Crítico: para IQT igual ou menor a 2 (dois).	
		§ 1º A Supas encaminhará a cada autorizatória brasileira 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, o resultado será retificado.	
		§ 3º Após a conclusão do processo de apuração, a Supas publicará o resultado dos indicadores e do IQT de cada autorizatória brasileira no sítio eletrônico da ANTT.	
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 autorizatória 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 prática cada solicitação ou pe respondido.
Não há		CAPÍTULO XXII DA AVALIAÇÃO DO RESULTADO REGULATÓRIO	
Não há		Art. 73. A Supas realizará a Avaliação do Resultado Regulatório desta Resolução a partir de 5 (cinco) anos de sua publicação, devendo o relatório indicar os possíveis pontos de revisão da norma.	
		CAPÍTULO XXIII DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS	
		Art. 74. As autorizatórias de serviços rodoviários regulares e serviços regulares fronteiriços terão o prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da vigência desta Resolução, para adequarem a idade da frota à idade máxima definida no art. 41.	Justificativa apresentada nos iter
		CAPÍTULO XXIV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS	
Não há		Art. 75. No transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros, aplicam-se às transportadoras brasileiras as disposições do normativo referente ao serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros e ao serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento, em tudo o que não contrariar as disposições e os princípios estabelecidos nesta Resolução.	

(...)"

3.20. Verifica-se, portanto, que, para facilitar a uniformidade das normas, alguns dispositivos remetem às resoluções do interestadual e do fretamento, evitando contradições e facilidade para as operadoras, pois, normalmente, as empresas que operam o internacional também operam o interestadual.

3.21. Além disso, conforme pode ser constatado no quadro, a maior parte da resolução aqui proposta não se trata de inovações, mas, especialmente, de melhoria textual.

3.22. Em verdade, as principais inovações são, basicamente:

- encurtamento e prolongamento de linha;
- lista eletrônica de passageiros;
- micro-ônibus para o semiurbano internacional;
- fretamento internacional;
- processo seletivo;
- exigência do CPF nos bilhetes de passagem;
- Transporte de encomendas;
- Manutenção das condições para a operação;
- Avaliação das transportadoras;
- Idade máxima da frota.

3.23. Vale dizer que a justificativa para a adoção de cada critério foi devidamente tratada durante a marcha processual, em especial na Nota Técnica - ANTT 1325 (SEI nº 39470479) e na tabela transcrita neste voto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS E ENCAMINHAMENTO

3.24. A presente proposta de regulamentação consolida o resultado de processo contínuo e participativo de aprimoramento normativo conduzido pela ANTT, abrangendo ampla análise jurídica e técnica. O texto representa a etapa final de trabalho iniciado com a AIR e aprimorado a partir das contribuições recebidas durante a fase de Consulta Pública, bem como da manifestação jurídica da Procuradoria Federal junto à ANTT, consubstanciada no Parecer Nº 00273/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 38057027).

3.25. A minuta de resolução foi aperfeiçoada a partir das sugestões e recomendações apresentadas neste processo, resultando em instrumento normativo mais claro, proporcional e alinhado aos princípios da atuação regulatória responsiva, da transparência e da segurança jurídica.

3.26. Diante do exposto, considerando as manifestações técnicas e jurídicas citadas, cujos argumentos são adotados e passam a integrar este ato, nos termos do artigo 50, inciso I, §1º, da Lei nº 9.784, de 1999, alinho à proposta da SUPAS, vez que a resolução proposta observa integralmente as premissas apresentadas nos autos e, conseqüentemente, está aderente à legislação regente.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, VOTO por aprovar:

- a) o Relatório Final da Audiência Pública nº 006/2025 (SEI nº36707526), , realizada no período de 28 de julho de 2025 a 11 de setembro de 2025, com o objetivo de subsidiar a consolidação e aperfeiçoamento do normativo referente aos serviços de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros;
- b) a minuta de resolução (SEI 44863099), que "Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros e dá outras providências";

Brasília, [data da assinatura eletrônica].

FELIPE FERNANDES QUEIROZ

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **FELIPE FERNANDES QUEIROZ, Diretor**, em 14/08/2026, às 12:19, 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 **44862169** e o código CRC **37975B04**.