

Assunto	Subitem	PERGUNTAS	RESPOSTAS
Documentação		As declarações constantes no Item 3.3, trata-se de modelos próprios disponibilizado pela Agência? Tendo em vista o rol de documentações listadas para adequação das empresas no tocante a Regularidade Jurídica, existe um modelo padrão das declarações e autorizações requisitadas na nova resolução publicada?	Para fins de padronização, bem como visando facilitar o envio das declarações, alguns modelos foram disponibilizados nos Comunicados da SUPAS nºs 1 e 2, de 08/02/2024 e estão disponíveis no seguinte endereço: https://www.gov.br/ant/ptbr/assuntos/passageiros/novo-marco-trip-1/comunicados-novo-marco . Novos modelos serão disponibilizados oportunamente.
Documentação	regularidade econômica	Com relação ao Balanço Patrimonial (documento previsto no art. 5, VIII). Qual a periodicidade do envio do referido Balanço e demais relatórios auxiliares previstos na Resolução nº 3.848/2012? A partir de quando e de qual competência deverão ser enviados o balanço e demais relatórios auxiliares?	Resolução 6.033/2023 não estabeleceu uma renovação obrigatória periódica da documentação exigida na habilitação das empresas. Não obstante isso, definiu, no art. 3º, § 4º, que a Agência poderá exigí-la a qualquer momento.
Documentação	regularidade econômica	Capital social integralizado, valor de acordo com o número de veículos: O Balanço Patrimonial ano base 2023, com prazo legal de fechamento até julho de 2024 já precisará ter o valor atualizado?	Nos termos do art. 18 da Resolução nº 6.033/2023, a transportadora que necessitar de mais de 16 (dezesseis) veículos para viabilizar a execução da regularidade cadastrada junto à ANTT, observada a frota necessária para operar os serviços já autorizados, deverá comprovar o valor complementar de R\$ 125.000,00 (cento e vinte e cinco mil reais) do capital social integralizado de que trata o inciso VIII do art. 5º para cada veículo adicional necessário. A comprovação deverá se dar mediante apresentação da alteração do contrato social, demonstrando a alteração do capital social da empresa, bem como de nova declaração, conforme consta no Anexo I da Resolução 6.033/2023.
Documentação		Uma vez habilitada, a Autorizatória irá renovando mensalmente as certidões que forem vencendo (muitas delas tem prazo de 30 dias), realizando o input da documentação no sistema da ANTT, independente de solicitação da Agência, para manter as condições indispensáveis?	Conforme art. 238, a autorizatória deverá manter atualizadas todas as informações, documentos e registros previstos nesta Resolução, devendo apresentá-las sempre que solicitado pela ANTT.
Documentação		Nos casos de certidão que não tem prazo de validade, qual o prazo será considerado pela ANTT como válido para que as autorizatórias tenham a data de substituição?	Conforme § 2º do art. 7º, as certidões que não apresentarem data de validade impressa no documento serão consideradas válidas por 30 (trinta) dias, a contar da data de sua emissão.
Documentação		O plano de manutenção, plano de capacitação dos motoristas, guia de orientação dos passageiros e plano de comunicação poderão ser produzidos, apresentados e/ou mantidos no meio físico ou digital. Dessa forma, a empresa pode optar por produzir, manter e apresentar esses documentos apenas no meio digital?	Sim. Considerando que a Resolução nº 6.033/2023 não define um formato específico para o Plano de Manutenção, o Plano de Capacitação dos Motoristas, o Guia de Orientação dos Passageiros e o Plano de Comunicação, esses documentos poderão ser disponibilizados em formato físico ou digital, desde que observadas as demais regras estabelecidas no novo ato normativo da ANTT. Apenas quando expressamente especificada a forma de apresentação de um documento, a empresa não poderá adotar outro formato possível.
Documentação		A resolução autoriza a suspensão das atividades da empresa no caso de ausência/inobservância do plano de manutenção. Para evitar tal medida, a empresa terá um canal para envio mensal do plano de manutenção, evitando assim "possíveis surpresas"?	A Resolução não prevê um canal específico para o envio mensal do plano de manutenção. No entanto, a ANTT poderá solicitar informações sobre o Plano de Manutenção a qualquer momento e a empresa deve manter o histórico de manutenção dos veículos durante todo o período de vinculação à autorizatória.
Documentação	capacidade técnica e operacional	Dispõe a Resolução nº 6.033/2023 (art. 17, § 2º) que os horários das viagens informadas poderão ser alterados após a emissão do TAR, desde que compatíveis com o objeto da delegação e com a capacidade técnica e operacional da autorizatória. Nesse sentido, em que momento deve ser comprovada essa capacidade técnica e operacional?	A comprovação da capacidade técnica e operacional deve ser realizada no momento da solicitação da habilitação para a prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, conforme estabelecido na Seção III da Resolução ANTT nº 6.033/2023. A empresa deverá manter as condições para manutenção do TAR, dentre as quais a quantidade de veículos e motoristas cadastrados compatível com as operações programadas.
Documentação		As inscrições estaduais previstas no art. 17, § 1º da Resolução ANTT nº 6.033/2023 devem ser emitidas em todos os municípios em que a empresa realiza embarque e desembarque de passageiros ou basta apresentar uma inscrição estadual para cada estado em que a empresa possui a seção?	Basta apresentar uma inscrição estadual por estado.
Documentação		Quanto ao documento comprobatório previsto no art. 4º, x da Resolução ANTT nº 6.033/2023, a empresa fará a autorização de compartilhamento de informações dos Bilhetes de Passagem Eletrônico (BP-e) entre a ANTT e as Secretarias de Fazenda, Receita, Economia, Finanças ou Tributação dos Estados e do Distrito Federal em um sistema próprio ou deverá apresentar algum documento para tal autorização? Quando será o momento em que a autorizatória deverá apresentar tal documento?	A SUPAS irá disponibilizar modelo de declaração que as empresas deverão enviar juntos com os demais documentos para a habilitação, conforme Art. 226, § 1º da Resolução ANTT nº 6.033/2023.
Atendimento SAC		O art. 4º, inc. VIII da Resolução nº 6.033/2023, informa a necessidade da adesão à plataforma consumidor.gov.br. No caso de empresas que fazem parte de um mesmo grupo econômico no transporte interestadual de passageiros e que possuem o atendimento do SAC em conjunto deverão fazer a sua adesão individualizada a referida plataforma ou poderá ser realizada a aderência de uma delas para responder por todas as demais?	A adesão à plataforma consumidor.gov.br é um dos requisitos de habilitação, que deve ser preenchido individualmente por cada uma das empresas que pretende obter TAR. Dessa forma, não é possível que apenas uma empresa do mesmo grupo econômico tenha o cadastro na plataforma para fins de atendimento ao comando normativo.
Seguro		Qual o valor do seguro de responsabilidade em vigor?	De acordo com o Aviso nº 1 – SUPAS/ANTT, de 4 de julho de 2018, o valor do seguro de responsabilidade civil era de R\$ 4.034.747,63. (https://antilegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=detalharAto&tipo=AVS&numeroAto=00000001&seqAto=000&valorAto=2018&orgao=SUPAS/ANTT/MPA&codTipo=&desitem=&desitemFim=&cod_menu=5408&cod_modulo=161&pesquisa=true). Com a publicação da Resolução nº 6.033/2023, o valor do seguro passou a ser calculado considerando o valor da UMRP, que é de R\$ 0,271847 (art. 246). De acordo com o § 1º do art. 79, o valor da importância segurada é de R\$ 4.034.747,63, valor igual ao estabelecido antes da vigência da Resolução nº 6.033/23. Portanto, não ocorreu alteração do valor do seguro de responsabilidade civil. Só haverá correção do valor do seguro, quando da atualização da UMRP, após um ano de vigência da norma, de acordo com o § 1º do art. 246.
Classe de conforto		No formulário "DECLARAÇÃO DE CLASSE DE CONFORTO" tem uma coluna destinada ao preenchimento do quantitativo de poltronas do veículo que está sendo cadastrado. Esse quantitativo a ser preenchido refere-se apenas as poltronas destinadas aos passageiros, excluindo-se a(s) poltrona(s) do motorista (porque esta não se insere no conceito de classes de conforto)? A razão do mencionado questionamento é que o número informado ficará diferente do que consta no CRLV do respectivo veículo.	O quantitativo de poltronas a ser preenchido no formulário "DECLARAÇÃO DE CLASSE DE CONFORTO" refere-se apenas às poltronas destinadas aos passageiros, excluindo a(s) poltrona(s) do motorista, pois estas não se enquadram nas classes de conforto. Portanto, o número informado no formulário pode ser diferente do que consta no CRLV do veículo, uma vez que o CRLV inclui todas as poltronas do veículo, incluindo a do motorista, enquanto a declaração se refere apenas às poltronas destinadas aos passageiros em cada classe de conforto.
Classe de conforto		No caso de viagem do ponto "a" para o ponto "b" e suas seções intermediárias, com equipamento misto com classe de conforto (por exemplo, semileito e leito), será considerada uma única viagem para todos os efeitos decorrentes ou será considerada 2 viagens em razão das classes de serviços embora feito com um mesmo equipamento e motorista?	As viagens de uma linha (um único prefixo) realizadas com veículos que possuem classes diferentes de conforto – "double service" – serão consideradas como uma única viagem.
Classe de conforto		Para cada classe de conforto de poltrona será permitido apenas uma empresa por mercado?	A Resolução ANTT nº 6.033/2023 estabelece a abertura gradual dos mercados atrelados a aspectos econômicos que não guardam liame com a classe de conforto das poltronas. Dessa forma, o quantitativo de operadores se dará pelas características do mercado e não do conforto da poltrona.

TAR		Os serviços/classes de conforto dentro do TAR serão identificados por prefixos?	Classe de conforto se refere ao tipo de poltrona e não ao tipo de serviço. O prefixo refere-se ao TAR, independente da classe de conforto das poltronas ofertadas na operação.
TAR		Cada TAR terá uma numeração específica?	SIM, cada TAR terá uma numeração específica, semelhante ao prefixo de linha do SGP.
TAR		Os casos de linhas com mesma seção principal, porém com seções secundárias diferentes poderão estar no mesmo TAR?	Não, seções diferentes configuram outra linha (TAR). O sistema a ser disponibilizado apresentará os atuais prefixos do SGP com as seções pré-carregadas, devendo as empresas ajustarem, se for o caso, a infraestrutura, o esquema operacional e quadro de horários.
TAR		Na migração das Licenças Operacionais - LOPs para o Sistema SIGMA como ficarão os Terminais Adicionais? Serão migrados ou não existirão mais? Será autorizada a utilização de mais de um terminal rodoviário em uma cidade, especificamente nos casos em que a empresa sai em horários diferentes de terminais diferentes dentro de uma mesma cidade?	Nos termos do §5º do art. 226 da Resolução nº 6.033/2023, os municípios localizados em regiões metropolitanas e atendidos por meio de terminais adicionais serão considerados como pontos de seção da linha objeto dos novos TAR. Nos casos de terminais adicionais dentro de um mesmo município, será autorizada a utilização de mais de um terminal rodoviário em uma cidade, todavia, não será possível no sistema SIGMA o registro do início de viagem em terminais específicos, uma vez que o TAR vincula o terminal inicial cadastrado como ponto de partida da linha. Desta forma, nos casos em que a empresa opera em horários diferentes de terminais distintos dentro da mesma cidade, deverá ser solicitado novo TAR(nova linha)
TAR		Como ficam os conceitos de habilitação e TAR segundo a Nova Resolução?	Com a Resolução ANTT 6.033/2023, o que era chamado de TAR na Resolução ANTT nº 4.770/2015, passa a ser chamado de Habilitação da empresa. O que era chamado de LOP na Resolução ANTT nº 4.770/2015, passará a ser chamado de TAR. Assim, na Resolução ANTT nº 6.033/2023, a habilitação é o requisito para a obtenção do TAR, que é a autorização formalizada pela ANTT para a prestação desse serviço. Cada TAR tem como objeto uma única linha, incluindo a seção principal e as seções intermediárias, se houver, sem caráter de exclusividade.
TAR		A empresa que estiver suspensa, ou declarada sua inidoneidade, ou apresentar classificação C ou D na janela de avaliação no ciclo não poderá obter autorização. Como serão os procedimentos administrativos para que cegue a ANTT a essa conclusão, considerando o devido processo legal, com respeito a ampla defesa e o contraditório?	A Resolução ANTT nº 6.033/2023 traz as seguintes disposições sobre a solicitação do termo de autorização: Art. 16. Serão indeferidos os requerimentos de TAR de transportadora habilitada que: I - possuir penalidade de suspensão vigente; II - tenha sido declarada inidônea ou tenha sido punida nos 5 (cinco) anos anteriores com pena de cassação ou, ainda, que tenha sido titular de concessão ou permissão objeto de caducidade no mesmo período, nos termos do art. 78-J da Lei nº 10.233, de 2001; e III - apresentar, no respectivo ciclo de avaliação, classificação "C" ou "D" no acumulado dos resultados parciais do Índice de Qualidade de Transporte (IQT); § 1º O indeferimento será comunicado à requerente em até 5 (cinco) dias úteis. § 2º Na hipótese do inciso III, caso ainda não tenha sido apurado o primeiro resultado parcial do ciclo de avaliação, será utilizada a classificação do IQT do ciclo de avaliação anterior. § 3º Não se aplica o disposto no inciso III e no § 2º à transportadora habilitada que não tenha TAR ou à autorizatória que ainda não tenha resultados do IQT. O questionamento diz respeito ao procedimento que será utilizado para garantir o devido processo legal à empresa sujeita a tais restrições. No que diz respeito às penalidades de suspensão (inciso I), bem como à declaração de inidoneidade e à cassação (inciso II), por se tratar de penalidades, sua imposição presume o cumprimento do rito previsto na Resolução ANTT nº 5083/2016, que inclui a fase de instauração, instrução e decisão, com todas as garantias, recursos e formalidades inerentes ao processo sancionador. Quanto à hipótese de classificação "C" ou "D" no Índice de Qualidade de Transporte - IQT (inciso III), calculado por meio da média aritmética simples dos Níveis dos Indicadores de Cumprimento de Viagens, Transmissão de Bilhetes, Pontualidade e Generalidade de seus TAR (art. 208 da Resolução nº 6.033/2023), será garantida à autorizatória a possibilidade de contestar os resultados parciais dos indicadores em até 15 (quinze) dias úteis, conforme estabelece o art. 210 da Resolução ANTT nº 6.033/2023, apresentando as razões que justificam a alegação de inconformidade dos dados.
TAR		Se a transportadora não mantiver as condições de habilitação, o TAR a ela concedido poderá ser cassado. Vai existir uma periodicidade em que a ANTT fiscalizará esse tema? Acaso não se encontre, no momento de eventual fiscalização, mantidas as condições, totais ou parciais, as empresas terão um prazo para a regularização?	Não haverá uma periodicidade para que a ANTT fiscalize as condições de habilitação. De acordo com o art. 3º, § 4º, da Resolução 6.033/2023, "a ANTT poderá solicitar a comprovação de regularidade das condições a qualquer momento". Por fim, nos termos do art. 38 da Resolução, constatada a ausência de atendimento de qualquer uma das condições indispensáveis à manutenção do TAR, a ANTT notificará a autorizatória, que terá um prazo para apresentar contestação.
TAR		Para cada linha será concedido um TAR contendo todas as características da operação. Sempre que ocorrer uma alteração das características originais, um novo TAR deverá ser concedido?	Os casos previstos de modificação dos serviços estão previstos na seção VIII da Res. 6033/23. Terá necessidade de alterar a autorização original, ou seja, modificar a TAR, os casos de implantação de seção ou de supressão de seção intermediária. Por sua vez, operação simultânea de linhas interestaduais e operação conjunta com serviços intermunicipais dependente de autorização prévia da ANTT, mas não implicam em alteração da TAR. Por sua vez, a alteração do quadro de horários das viagens cadastradas poderá ser promovida a qualquer tempo, desde que respeitadas condições estabelecidas no inciso II do art. 29 e no art. 106. Já as alterações do esquema operacional (Seção VI), como mudança de ponto de parada ou alteração de itinerário, desde que não impliquem na implantação ou supressão de seção poderão ser realizadas a qualquer momento. Registre, por oportuno, que tanto a alteração do quadro de horários como mudança do esquema operacional devem observar as regras estabelecidas na Res. 6.033/23.
Período mínimo de atendimento		O período mínimo de atendimento de 12 (doze) meses de que trata o art. 29, VI, VII, 59 da Resolução nº 6.033/2023 passará a contar apenas a partir do deferimento/operação do TAR?	O período mínimo de atendimento de 12 (doze) meses de que trata o art. 29, VI, VII, 59 da Resolução nº 6.033/2023 passará a contar apenas a partir do deferimento/operação do TAR. Dessa forma, o período anterior de operação dos serviços autorizados conforme a Resolução nº 4.770/2015 não será considerado para a contagem do período mínimo de atendimento.
Sistema		Nos casos de operação simultânea (art. 117/125 - Resolução nº 6.033/2023), o sistema da ANTT estará parametrizado para permitir/receber informações de duas viagens feita com um único veículo e motorista?	Os registros das operações simultâneas de linhas deverão ser previamente cadastrados e habilitadas no SIGMA (novo sistema que substituirá o SGP) e as informações transmitidas no MONTRIIP de forma individualizada para cada viagem (prefixo da linha), como já ocorre atualmente.
Sistema		Qual o tempo de antecedência para disponibilização às empresa para acesso aos novos sistemas da ANTT que contemplam as mudanças exigidas no Novo Marco Regulatório, para cadastro de infraestrutura, motoristas, frota, linhas, horários e viagens, etc, com vistas a atender as futuras notificações para cumprir o prazo de 30 dias do art. 226?	As novas versões dos sistemas para atendimento do Novo Marco Regulatório serão disponibilizadas antes do prazo de 30 dias previstos no art. 226. Além disso, serão realizados workshops para apresentação das funcionalidades e disponibilizados manuais de operação para facilitar o encaminhamento das informações e documentos por parte das operadoras.
Troca de veículo e/ou motorista		Como tratar as exceções no caso em que houver necessidade de troca de veículo (pane) ou motorista (passar mal) após a comunicação no prazo de duas horas prevista?	Os registros de veículo e motoristas deverão ser imputados no MONTRIIP, conforme as regras estabelecidas na Resolução nº 6.033/2023.
Troca de veículo e/ou motorista		No caso em que a viagem requerer a troca de motorista durante o percurso, em qual momento deverá ser feita a informação no sistema?	Os registros de veículo e motoristas deverão ser imputados no MONTRIIP, conforme as regras estabelecidas na Resolução nº 6.033/2023.
Veículo de terceiros		A respeito da utilização de veículos de terceiros de empresas de fretamento para empresas de linhas rodoviárias, no período de vigência da autorização a empresa de linha poderá utilizar o mesmo veículo para fazer um fretamento interestadual ou o veículo fica bloqueado para utilização apenas pela empresa em linhas regulares?	Conforme §3º do art. 74, durante o período de cessão, na prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, o veículo só poderá ser utilizado pela autorizatória cessionária, independente do período de cessão. O veículo ficará somente na frota de uma empresa, ou seja, a cessionária independente do serviço ser regular rodoviário ou fretado.
Veículo de terceiros		Será admitida, mediante autorização da ANTT, a utilização de veículos cedidos por outra autorizatória do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros ou de fretamento?	Conforme § 3º, do art. 74, durante o período de cessão na prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, o veículo só poderá ser utilizado pela autorizatória cessionária, independente do período de cessão.

Veículo de terceiros		Se o veículo for cedido apenas para período de até 90 dias (alta temporada ou aumento imprevisto da demanda), poderá ser realizada a operação regular com motoristas da cedente?	Conforme art. 90, durante o período de cessão, o veículo poderá ser conduzido, em serviço pela autorizatária cessionária, por motorista cadastrado e com vínculo empregatício com a autorizatária cedente.
Veículo de terceiros		Caso o veículo cedido por outra empresa autorizada esteja registrado apenas no sistema de fretamento dessa empresa, ele será removido da frota da empresa cedente, mesmo que não esteja registrado no sistema regular?	O veículo ficará somente na frota de uma empresa, ou seja, a cessionária independente do serviço ser regular rodoviário ou fretado.
Veículo de terceiros	Seguro	Será permitido que a empresa cedente realize o endosso do seguro informando que o carro está coberto mesmo que a serviço da cessionária, como já é feito atualmente?	Sim, será permitida a apresentação do endosso.
Veículo de terceiros		Qual o período de utilização permitido?	De acordo com a Res. 6.033/23, a cessão de veículo continuará sendo permitida, desde que: a) o veículo esteja cadastrado e ativo na frota da autorizatária cedente; b) a autorizatária cessionária informe o período de início e término da cessão; e c) o seguro de responsabilidade civil esteja vigente em nome da autorizatária cessionária durante todo o período da cessão.
Veículo de terceiros		Como será a forma de requerimento?	Durante o período de cessão, na prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, o veículo só poderá ser utilizado pela autorizatária cessionária. Os veículos cadastrados para empresas que operam os serviços de fretamento poderão ser cedidos somente para 1 (uma) empresa autorizatária do serviço regular de transporte rodoviário de passageiros. Caso seja utilizados motoristas da cedente na condução dos veículos cedidos durante o período de cessão, deverão ser observadas as determinações referentes ao cadastro de motorista para os serviços regulares.
Veículo de terceiros		Nos casos socorro, onde seja necessário utilizar um veículo de terceiro, para terminar uma viagem. Isso será permitido e qual os procedimentos?	Nos casos de prestação de socorro, o art. 180 da Res. 6.033/23 estabelece o seguinte: nos casos de interrupção da viagem em curso, poderão ser utilizados veículos com cadastro ativo na ANTT de outra autorizatária do serviço regular ou de fretamento para dar continuidade à viagem, desde que comunicado previamente à ANTT, em sistema disponibilizado para tal fim. Ainda, o § 4º desse mesmo artigo, esclarece que: viagem deverá estar coberta pelo Seguro de Responsabilidade Civil, em nome da autorizatária na qual o veículo que prestar o socorro estiver com o cadastro ativo.
Veículo de terceiros	Testes Operacionais de Ônibus Novos	Tendo em vista que a Resolução 4.998/2016 foi revogada pelo art. 263, XII da Resolução 6.033, no que se refere a utilização de carro destinado a testes operacionais de ônibus novos, de propriedade de montadora nacional, como deve-se proceder sob a égide do novo marco regulatório?	Para utilizar veículo de terceiro na sua operação, a autorizatária deverá observar o disposto no art. 74 e demais dispositivos relacionados da Resolução 6.033/2023.
Veículo de terceiros		Com relação a utilização de veículo de terceiros, o Modelo de inscrição indicativa de que o veículo, embora de propriedade de terceiros, está a serviço da empresa cessionária, está mantido ou temos alguma alteração?	Com a Resolução 6.033/2023, não há mais um modelo de inscrição indicativa de que o veículo, embora de propriedade de terceiros, está a serviço da empresa cessionária. Contudo, quando não haja mais um modelo, a empresa deve prestar essa informação de maneira clara aos usuários e à fiscalização, como desdobramento do que consta no art. 188, inciso IV, e no art. 215.
Plano de Capacitação dos Motoristas		O art. 91 do Novo Marco Regulatório prevê o Plano de Capacitação dos Motoristas. Existe modelo de Plano de Capacitação a ser seguido pelas empresas?	A ANTT não definiu um modelo de Plano de Capacitação dos motoristas a ser seguido pelas empresas. A Resolução ANTT nº 6.033/2023 apenas definiu o seu conteúdo mínimo, o momento e a periodicidade de ser ministrada e a consequência da não capacitação. Ademais, exige a manutenção de um histórico de treinamento individualizado para cada motorista, que poderá ser solicitado pela ANTT a qualquer tempo.
Índice	Pontualidade	O novo Marco Regulatório traz em seu artigo 206, o Índice de Pontualidade (IPO), onde a Agência vai acompanhar e classificar as empresas conforme o registro de atrasos. Nesse sentido, haverá alguma tolerância ou motivos que justifiquem os atrasos, como por exemplo fiscalização policial, fiscalização fronteira, trânsito e outros? Os atrasos serão computados somente no início da linha em sua partida ou serão controlados e avaliados durante o percurso da linha?	As aferições para o cálculo do Índice de pontualidade serão feitas no ponto inicial da linha em relação ao horário cadastrado no sistema, considerando as viagens com atrasos inferiores a 30 minutos, conforme estabelecido no art. 206.
Índice	Autorização judicial	As linhas/mercados operados atualmente por empresas com autorização judicial serão consideradas para fins de apuração do ICM- Índice de Classificação do Mercado (art. 48, Resolução nº 6.033/2023) e IEM-Índice de Eficiência de Mercado (art. 49, Resolução nº 6.033/2023) e para a abertura das janelas extraordinárias e ordinárias?	As empresas com autorização judicial deverão seguir as normas estabelecidas pela Resolução nº 6.033/23, inclusive devendo apresentar todos os dados para apuração dos indicadores do ICM e IEM, não havendo diferenciação em relação às demais empresas com Termo de Autorização.
Índices		Em relação aos indicadores Índice de Qualidade de Transporte (IQT), Índice de Cumprimento de Viagens (ICV), Índice de Transmissão de Bilhetes de Passagem (ITB), Índice de Pontualidade (IPO) e Índice de Generalidade (IGE), a ANTT, utilizando os resultados já existentes de cada autorizatária, poderia calcular e informar a cada autorizatária como estão os seus índices?	Os indicadores são vinculados ao TAR, e serão disponibilizados em momento oportuno.
Índices		Haverá a divulgação dos dados dos indicadores do Índice de Qualidade de Transporte (IQT), como atualmente são divulgados pelo sistema MONTRIIP?	Conforme art. 208 da Resolução ANTT nº 6.033/2023, a autorizatária será avaliada anualmente pelo IQT. Por sua vez, conforme art. 209 da mesma Resolução, ao final de cada trimestre do ciclo de avaliação, a ANTT disponibilizará às autorizatárias os resultados parciais dos indicadores dos TAR e da autorizatária.
Índices	Cancelamento de viagem	Não é permitido o cancelamento de viagem convencional (§ 2º do art. 163- Resolução nº 6.033/2023). Como proceder na ocorrência de caso fortuito e/ou força maior (quedas de barreiras, interrupção da via por autoridade competente por qualquer outro motivo, greve de caminhoneiros, etc.)? Nesta hipótese, quais serão os reflexos nos índices (ICV, ITB, IPO e IGE (com destaque para este último)? Como a autorizatária fará a comunicação no sistema da ANTT?	Conforme estabelecido na Resolução 6.033/2023, não é permitido o cancelamento de viagem convencional e a não realização da viagem terá reflexo nos indicadores conforme estabelecido nos parâmetros das fórmulas relacionadas nos artigos 204 a 207.
Índices	pontualidade	Como será feito o cálculo de pontualidade nas viagens extras?	Dispõe o art. 102 da Resolução ANTT nº 6.033/2023 que "a comercialização e a realização de viagens dos serviços regulares de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros somente poderá ocorrer após o cadastro prévio e a habilitação da viagem junto à ANTT." Dessa forma, não há mais viagens extras, devendo todas as viagens serem previamente cadastradas e habilitadas.
Cancelamento de viagem		No §2º do art. 163 dispõe: "§ 2º É vedado o cancelamento de viagens que ofereçam serviço convencional.", como proceder nos casos em que não foram comercializados bilhetes de passagens no serviço convencional. Neste caso também não poderá ser realizado o cancelamento de viagem no sistema da ANTT? Caso não seja possível o cancelamento da viagem do sistema da ANTT, o veículo deverá rodar vazio, visto que não teve comercialização de bilhetes de passagens no serviço convencional?	O art. 106 define que o serviço convencional deverá ser ofertado em todas as viagens referentes à regularidade mínima, desta forma, caso a empresa deixe de operar o horário, independente do motivo, terá impacto no indicador de generalidade definido no art. 207.

Janelas de abertura		Existe prazo para que a ANTT analise os pedidos de autorização para operar novos mercados que estavam pendentes de análise ou decisão?	A partir do Novo Marco Regulatório, a autorização para operar novos mercados se dará por meio de janelas de abertura. De acordo com o art. 54, § 2º, a análise dos requerimentos ocorrerá de forma simultânea, independentemente da ordem de protocolo. Nesse sentido, os requerimentos que estavam pendentes de análise ou decisão, após a empresa informar quais mercados pretende operar, serão submetidos a uma janela de abertura e serão apreciados de maneira simultânea com os demais requerimentos. As autorizações serão notificadas para, no prazo de 30 dias, adequar os Termos de Autorização e/ou as Licenças Operacionais vigentes às novas regras previstas na Resolução.
Janelas de abertura		Nas janelas de abertura extraordinária e ordinária, quais os critérios para a escolha?	A Resolução ANTT nº 6.033/2023 estabelece que quando forem abertas as respectivas janelas, qualquer transportadora devidamente habilitada que tiver interesse em operar mercados poderá solicitá-los dentro do prazo em que a janela estiver aberta. Findo esse prazo, todos os pedidos serão analisados ao mesmo tempo, conforme dispõe o art. 54, § 2º. De acordo com o art. 64, o processo seletivo público, via de regra, dar-se-á mediante sorteio entre as transportadoras habilitadas que tenham manifestado interesse no prazo estipulado em edital. Contudo, o parágrafo único permite que, desde que devidamente justificado e previsto no Edital, seja adotado critério de seleção diverso ou combinado com o sorteio. Assim, será necessário aguardar a publicação do Edital, caso seja necessário o processo seletivo, a fim de saber qual será o critério adotado.
Janelas de abertura		Com a possibilidade da abertura de mercado, aqueles que são operados por uma empresa por autorização, porém existem uma ou mais empresas que operam por decisão judicial ou administrativo estas serão validadas também? Ou por ter apenas uma empresa autorizada vai ser liberado para que outra empresa solicite para que tenha pelo menos duas empresas autorizadas no mesmo mercado?	Conforme se observa nas regras que tratam das janelas de abertura, não há distinção entre as empresas que prestam serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros por meio de decisão administrativa ou por decisão judicial. Dessa forma, se num determinado mercado, tiverem duas empresas, uma com decisão administrativa e outra com decisão judicial, esse mercado será considerado atendido por duas autorizações.
Janelas de abertura		Será exigido nível I do Monitrip para as empresas que manifestarem interesse em mercados não atendidos e mercados atendidos por apenas 1 (uma) empresa, prevista para ocorrer após o término do período de transição?	Não. Conforme se observa na Resolução 6.033/2023, a Deliberação 134/2018 foi alterada e atualmente só se aplica às transportadoras que prestam serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros sob o regime de fretamento. Nos termos do art. 233, § 1º, constam os requisitos de admissibilidade do pedido, a saber: I – Habilitação; II – Pedido dentro da janela; e III – resultado parcial de IQT “A” ou “B”. No tocante a esse último requisito, ele só seria exigido, caso a Agência fosse emitir os novos TAR ainda no início do período de transição. Como isso não foi possível, serão exigidos apenas os dois primeiros requisitos, conforme faculta o § 2º do referido art. 233: “O disposto no § 1º, inciso III, não se aplica à transportadora habilitada que não tenha TAR ou à autorizatória que ainda não tenha resultados do IQT”.
Janelas de abertura		Não há mais na regulamentação, a obrigatoriedade de ser submetida previamente à ANTT, eventuais atos de alteração ou cessão de controle societário, fusão, cisão ou incorporação, mas, deverá a empresa informar as operações no prazo máximo de 30 dias da sua implantação. Nesse caso, uma vez que, eventualmente a ANTT poderá avaliar e considerar que a medida implica em concentração econômica. Isso ocorrendo, qual procedimento será adotado pela agência?@	Nos termos do art. 55 da Resolução 6.033/2023, nas janelas de abertura, será considerada como uma única autorizatória empresas do mesmo grupo econômico. Dessa forma, havendo concentração econômica, será permitido o ingresso de mais operadores no mercado, a fim de fomentar a competição. Caso o mercado permaneça na situação de operação com apenas uma autorizatória com apenas autorizações do mesmo grupo econômico, o art. 60, inciso I, determina que seja instituída janela extraordinária no prazo de 90 (noventa) dias após o resultado da janela de abertura ordinária, com o objetivo de viabilizar a concorrência no mercado.
Ação judicial	Restrição	Restrição judicial de penhora se enquadra na restrição mencionada no art. 76 da Resolução ANTT 6.033/23, segundo o qual que “Não será admitido na prestação de serviços regulares do transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros o uso de veículos com restrição judicial ou administrativa de circulação?”	Conforme dispõe o art. 76 da Resolução 6.033/, não é qualquer restrição judicial ou administrativa que impede a utilização de veículos no transporte rodoviário interestadual de passageiros, mas tão somente aquelas que impeçam a circulação do veículo. Dessa forma, se restrição judicial de penhora não impedir a sua circulação, ela não estará abrangida nessa regra.
Ação judicial	Decisão	Qual o procedimento para regularização de linhas obtidas por meio de decisão judicial?	Conforme dispõe a Súmula 4, de 16 de junho de 2020, “Os serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, autorizados judicialmente, ou autorizados pela ANTT por força de decisão judicial, serão considerados como administrativos quando tenham cumprido todos os requisitos técnico-operacionais exigidos na legislação vigente, desde que a decisão judicial tenha transitado em julgado ou que seja apresentado à ANTT comprovação de peticionamento no juízo de pedido de renúncia à pretensão formulada na ação”
Cadastro de motorista		O cadastro de motoristas continua sendo feito pelo SISHAB ou existe outro sistema disponível para a realização?	O cadastro de motoristas continua sendo realizado no SISHAB, o modelo de declaração de vínculo empregatício foi disponibilizado no link: https://www.gov.br/anttp/pt-br/assuntos/passageiros/novo-marco-trip1/DECLARAODEVNULOEMPREGATCIODOMOTORISTA1.pdf
Cadastro de motorista		Caso o motorista possua registro na Carteira de Trabalho e Previdência Social - CTPS anotada por uma empresa de um grupo econômico, ele pode ser cadastrado junto à ANTT em outra empresa do mesmo grupo econômico?	Nos termos do art. 89 da Resolução 6.033/2023, cada motorista somente poderá estar cadastrado em uma única autorizatória do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros e, caso ocorra a ativação do cadastro em uma autorizatória, haverá necessariamente a sua inativação no cadastro da anterior. Portanto, o dispositivo não faz distinção entre empresas de mesmo grupo econômico ou não.
Cadastro de motorista		A Resolução ANTT nº 6.033/2023 dispõe que a ativação do cadastro do motorista em uma autorizatória inativa o cadastro na autorizatória anterior. Desse modo, será permitido motorista com contrato intermitente, previsto no art. 452-A da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT?	Não será permitido motorista com contrato intermitente.
Cadastro de motorista		O instrutor que irá ministrar os cursos previstos no artigo 91, da Resolução ANTT n. 6.033/2023, deverá ter qual formação técnica ou acadêmica?	Não há essa previsão na Resolução 6033/2023, nem vedação específica a qualquer área de formação.
Cadastro de veículos		Uso de veículos com até 20 anos: Permitido o uso em período de temporada, férias escolares. O carnaval não foi contemplado, é possível inserir?	Nos termos do art. 83, § 4º, da Resolução 6.033/2023, somente poderá ser utilizado veículos entre 15 e 20 anos, caso o carnaval ocorra até a primeira semana de fevereiro.
Acessibilidade		Nos casos em que os terminais rodoviários, onde as transportadoras locam os seus guichês, não derem autonomia para locatários fazerem adequações ou modificações físicas nos guichês, como será tratada as questões de acessibilidade?	É dever da transportadora comprovar o cadastro das instalações condizentes com o esquema operacional proposto, por ocasião do requerimento do TAR. Nesse sentido, a empresa deve promover as diligências e tratativas necessárias para obtenção dos pontos de venda que atendam as condições de acessibilidade previstas nas normas vigentes, seja em estabelecimentos próprios ou terceirizados, públicos ou privados.
Regularidade mínima		O que é e como funciona regularidade mínima?	De acordo com a Resolução 6.033, a regularidade mínima é o “número mínimo de viagens em cada sentido de uma linha a ser ofertado em um determinado período pela transportadora”. Esse quantitativo se encontra no art. 29, inciso II: “1 (uma) viagem por semana, em cada sentido, na linha objeto do TAR”.
Mudanças no serviço convencional		Houve mudança com relação ao serviço convencional?	Sim. Com a promulgação da Resolução ANTT nº 6.033/2023, a definição de serviço convencional mudou em relação à Resolução ANTT nº 4.770/2015. Agora, o serviço convencional é aquele no qual deve ser oferecido o benefício legal do desconto no preço ou de gratuidade, independentemente da classe de conforto das poltronas.
Guichê físico		A partir da nova Resolução, não preciso mais manter guichê físico em pontos de seção?	Não é preciso manter quiche físico em pontos de seção.

Guichê físico		É obrigatório manter ponto físico de venda na origem e no destino?	Não é obrigatório ter ponto físico de venda na origem e no destino. Observa-se na definição de ponto de venda a conjunção "ou", que indica alternativa de escolha/de opção: espaço físico, eletrônico ou virtual, disponível ao público em geral, que possibilite a venda de bilhetes de passagem aos usuários e a concessão de gratuidades e descontos previstos em lei (inc. LXII, art. 2 da Res. 6.033/23).
Guichê físico		A ANTT vai multar se não tiver atendimento em alguns pontos de seção?	Como, de acordo com a Res. 6.033/23, não é obrigatório pontos de vendas físicos, não há que se falar em multa caso não exista quiche físico em ponto de seção. Importante registrar que todos os pontos de venda deverão possibilitar as concessões de gratuidades e descontos previstos em lei, seja ele espaço físico, eletrônico ou virtual (inc. LXII, art. 2 da Res. 6.033/23).
Manutenção dos veículos		O responsável pela gestão da manutenção dos veículos pode ter o curso de Técnico em Eletromecânica?	Não. Conforme dispõe a Resolução 6.033/2023, art. 6º, § 1º, o responsável pela gestão da manutenção dos veículos deverá possuir formação em Engenharia Mecânica ou Técnico Industrial com habilitação em Mecânica. Portanto, em que pese ambas as especialidades se sujeitarem ao cadastro no Conselho Federal de Técnicos Industriais, suas atribuições são diversas, por isso o responsável pela gestão e manutenção dos veículos deverá ser somente o Técnico Industrial com habilitação em Mecânica.
Manutenção dos veículos		O responsável pela gestão da manutenção dos veículos da transportadora que trata no art. 6º precisa ter vínculo empregatício com a transportadora?	A Resolução ANTT nº 6.033/2023 não exige que haja vínculo empregatício do responsável pela gestão da manutenção dos veículos com a transportadora. Inclusive, nos termos do § 1º do art. 6º, é possível que essa gestão seja terceirizada, desde que o responsável por ela tenha formação em Engenharia Mecânica ou Técnico Industrial com habilitação em Mecânica.
Manutenção dos veículos	Plano de manutenção	O art. 85 da Resolução ANTT nº 6.033/2023 determina que as autorizatárias mantenham Plano de Manutenção para cada veículo da sua frota. Quais serão os itens que serão avaliados pela ANTT?	Os itens mínimos que deverão estar dispostos no Plano de Manutenção são os definidos no art. 85, a saber: planejamento, programação e controle das atividades, inclusive com os itens que serão verificados em cada revisão; cronograma de revisão; data e quilometragem em que ocorreram as revisões; histórico de ocorrências; e histórico de manutenção corretiva.
Manutenção dos veículos	Plano de manutenção	Qual periodicidade deverá ser apresentado Plano de Manutenção?	Nos termos do art. 85, § 2º, a ANTT poderá solicitar o Plano de Manutenção a qualquer tempo.
Manutenção dos veículos	Plano de manutenção	A SUPAS/ANTT vai disponibilizar algum modelo para o Plano de Manutenção? Existe vedação para que seja apresentado no formato digital?	A Resolução ANTT nº 6.033/2023 estabelece que, a menos que seja especificado de outra maneira, as empresas têm liberdade para escolher o formato dos seus documentos, seja ele digital ou físico (art. 238). Isso se aplica a documentos como o Plano de Manutenção, o Plano de Capacitação dos Motoristas, o Guia de Orientação dos Passageiros e o Plano de Comunicação. Não obstante isso, não há vedação para que sejam definidos modelos para esses documentos e a norma foi editada dessa forma de maneira proposital. Primeiramente, devido às constantes mudanças na legislação que regula os serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros, a imposição de um modelo fixo poderia limitar a flexibilidade da Agência. Além disso, como esses documentos serão verificados diretamente pela equipe de fiscalização, sem a necessidade de serem enviados à SUPAS, o objetivo foi conceder à fiscalização da Agência a faculdade de defini-los.
Desempenho operacional		Com a publicação da Resolução ANTT nº 6.033/2023, ficou revogada a obrigatoriedade de envio trimestral dos dados mensais de desempenho operacional previstos na Resolução 3.524/2010?	A Resolução 3.524/2010, conforme consta em sua ementa, se aplica apenas às empresas que prestam serviços por meio de contrato de permissão ou de autorização especial. Dessa forma, ela não se aplica aos serviços subjetivos à Resolução 6.033/2023. Não obstante isso, de acordo com o art. 192 da Res. 6.033/2023 a autorizatória deverá transmitir à ANTT, obrigatoriamente, as informações exigidas pela Resolução 4.499, de 28 de novembro de 2014, por meio do Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros (Monitripl), em especial todos os dados relativos a: I - bilhetes de passagem emitidos e cancelados; II - viagens realizadas; e III - passageiros embarcados e não embarcados. Ainda, de acordo com o art. 240 dessa mesma Resolução, a ANTT poderá requisitar, a qualquer tempo, documentos, informações ou demais esclarecimentos para fins de acompanhamento do mercado ou da verificação do cumprimento às disposições deste regulamento.
Reembolso		Na hipótese de interrupção da viagem em curso, caso o passageiro opte por não continuar a viagem e solicitar o reembolso da passagem, este reembolso é válido apenas para período superior a 3 horas de atraso, ou a qualquer tempo?	A Resolução ANTT nº 6.033/2023 prevê duas situações de reembolso distintas: uma antes de a viagem iniciar; outra depois de a viagem iniciar. No primeiro caso, não há necessidade de declaração de motivo específico por parte do passageiro, bastando que solicite com até 3 horas de antecedência do horário de início de sua viagem (art. 147 Resolução nº 6.033/2023). No segundo caso, o reembolso será devido na hipótese de atraso ou interrupção da viagem por tempo superior a 3 horas e o passageiro opte por não continuar a viagem (art. 181, § 5º Resolução nº 6.033/2023).
Orientação ao passageiro		O art. 185 do Novo Marco Regulatório prevê o Guia de Orientação ao Passageiro. A SUPAS/ANTT vai disponibilizar o Guia ou cada empresa terá que elaborar o seu próprio?	A SUPAS não vai disponibilizar o Guia, cada empresa terá que elaborar o seu próprio. Nesse sentido, a Resolução ANTT nº 6.033/2023 não define um formato específico para o Plano de Comunicação (art. 183), bem como para o Guia de Orientação dos Passageiros (art. 185). Portanto, esses documentos poderão ser disponibilizados em sua versão física ou digital, desde que observados os requisitos mínimos exigidos pelo regulamento, e cumprindo-se a regra de que as informações deverão ser disponibilizadas em linguagem clara e acessível (art. 186, § 1º).
Orientação ao passageiro		As orientações a serem repassadas aos passageiros, na operação de linhas interestaduais, poderão ser disponibilizadas em acesso somente por QRCODE, em todos os pontos de venda de bilhetes de passagem e no interior dos veículos da empresa?	Sim. Conforme art. 185, parágrafo único da Resolução ANTT nº 6.033/2023, sem prejuízo de divulgação em outros canais, o Guia de Orientação aos Passageiros deverá estar disponível aos usuários para consulta em todos os pontos de venda e no interior dos veículos. Considerando que o Novo Marco não define um formato específico para esse documento, ele pode ser disponibilizados em formato físico ou digital, desde que observadas as demais regras estabelecidas no novo ato normativo da ANTT.
Cálculo	Frota necessária	Como calcular a frota necessária para operação de uma linha regular?	O cálculo da frota mínima operante é uma estimativa que considera o quadro de horários (quantidade de viagens solicitadas) e as linhas ativas no SGP. Considera-se, ainda o adicional de frota reserva, destinada a substituir a frota operante, sempre que necessário, de modo a garantir a realização das viagens programadas. O cálculo da frota é realizado da seguinte forma: Frota Necessária = Frota Operacional da Empresa + 10% de Reserva Frota Operacional da Empresa = Somatório das Frotas Operacionais de cada Linha Frota Operacional por Linha = (Tempo de Ciclo x Frequência Semanal)/Produtividade Frota Semanal Em que: Tempo de Ciclo = 2 x (Tempo de Percurso + Tempo de Paradas + Tempo de Limpeza) Constantes: Parada para Lanche = 20 min Parada para Refeição = 30 min Tempo de Seção = 10 min Tempo de Apoio = 10 min Troca de Motorista = 30 min Tempo de Limpeza = 2 horas Produtividade Frota Semanal = 142,8 = 24 horas * 7 dias * 85% Para simular a sua frota, a empresa deverá considerar todas as linhas ativas no SGP. A forma de cálculo utilizada pela GEOP/SUPAS é conservadora, servindo apenas como referencial para a análise de compatibilidade entre frota e operação. Dessa forma, é oferecida a empresa a oportunidade de demonstrar sua capacidade operacional por meio da a planilha "escala-de-utilizacao-de-veiculos", disponível em: https://portal.antt.gov.br/instrucoes-servicos-e-modelos-de-requerimentos .
Cálculo	nvh - número de viagens cadastradas no período	O cálculo da fórmula Nvh (art. 204 da Resolução ANTT nº 6.033/2023) será realizado para todas as viagens cadastradas e habilitadas, independentemente de sua classe?	Sim. No cálculo da fórmula Nvh serão consideradas todas as viagens, independentemente da classe.
Pedágio		Como o Novo Marco Regulatório trata a questão do pedágio?	Com a Resolução ANTT nº 6.033/2023, o valor do pedágio não faz mais parte do preço do serviço, devendo ser arcado diretamente pela transportadora, independentemente de o passageiro ser pagante ou beneficiário legal.
Bagagem		Sobre excesso de bagagem, há liberalidade da empresa para estipular o preço a ser cobrado por quilo que exceder os 30 kg regulamentares?	Sim. Uma vez que o art. 155, § 2º, da Resolução 6.033/2023 conferiu à transportadora a possibilidade de ofertar ao passageiro, como serviço acessório, o transporte da bagagem excedente, caberá à transportadora a definição do valor a ser cobrado pelo serviço, assim como já o faz com o bilhete de passagem.

Bagagem		Solicito esclarecer quanto à indenização da bagagem danificada ou extravada. As autorizatárias deverão adotar os valores da UMPR, desde 01 de fevereiro de 2024, ou somente começará a ser considerada após o término do período de transição?	A Resolução 6.033/2023 entrou em vigor no dia 1º de fevereiro de 2024, razão pela qual a UMRP já está valendo como referência para cálculo de indenizações, seguros e penalidades.
Bagagem		O art. 160, § 3º, da Resolução 6.033/2023, determina que se uma empresa autorizatária no transporte interestadual de passageiros optar por realizar serviço acessório, ela deve emitir o comprovante da contratação do referido acessório. Caso o serviço acessório seja realizado por um terceiro, o comprovante deve ser emitido pela autorizatária ou pelo terceiro que irá realizar o serviço contratado? Por exemplo, no caso de despacho de encomenda, a encomenda é transportada na autorizatária, mas quem gere toda a operação é uma terceira empresa. Nesse caso, quem deve emitir o comprovante citado no referido artigo?	Nos termos do art. 2º, inciso LXXVII, serviço acessório se refere ao "transporte de malas postais e encomendas, transporte de excedente de bagagens, transporte de animais, exploração de publicidade nos veículos, bem como outras atividades econômicas vinculadas à exploração do serviço de transporte de passageiros". Já o art. 132 estabelece que "a autorizatária será remunerada" mediante preço pago pela comercialização de serviços acessórios e no art. 160 estabelece também que "a autorizatária poderá oferecer serviços acessórios", cabendo, nos termos do § 3º, à própria autorizatária o fornecimento ao usuário do documento que comprove a contratação do serviço acessório. Portanto, ainda que a autorizatária eventualmente terceirize a prestação de um serviço acessório, ela será responsável pela execução do serviço e o comprovante deverá estar em seu nome.
Terminal de Embarque		As garagens da autorizatária podem ser cadastradas como terminal privado, no caso de inviabilidade operacional?	Nos termos do art. 2º, inciso LXXXVI, terminal de embarque privado é a "instalação em espaço privado para embarque e desembarque em operações de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, podendo ter usos múltiplos". Ademais, nos termos do art. 98, o requerimento de cadastro da instalação deverá atender alguns requisitos, tais como declaração de que o ponto de embarque e desembarque de passageiros possui autorização por parte do Poder Público local para tal fim, bem como declaração de que o ponto de embarque e desembarque não apresenta riscos à segurança dos usuários e que atende a todos os requisitos legais pertinentes. Caso sejam atendidos todos os requisitos estabelecidos na Resolução 6.033/2023, não haverá impedimento para o cadastramento da garagem como terminal de embarque privado.
Terminal de Embarque		A Res. 6033 cita que a transportadora deve ter um preposto para auxiliar nos embarques e carregamento das bagagens.	O preposto deverá também ter conhecimento dos direitos e deveres dos usuários; conhecer o serviço a ser prestado; estar apto a prestar esclarecimentos aos passageiros e à fiscalização; dirimir conflitos; e providenciar assistência.
Comunicação		Solicito esclarecer se a comunicação que o motorista realiza aos passageiros no início de viagem poderá ser substituída por uma gravação de áudio ou audiovisual, a ser transmitida no início da viagem?	O art. 172 da Resolução 6.033/2023 não estabelece a forma como deve-se dar essa comunicação. Por isso, por analogia ao que dispõe o art. 238, como não há forma definida, entende-se que a empresa pode-se utilizar de gravação de áudio ou audiovisual, observado, em todo o caso, o que dispõe o art. 186, § 1º e 2º.
Comunicação	Acidente	Quando começa a fluir o prazo de 24hs, descrito no art. 202 da Resolução 6.033/2023, para encaminhar a comunicação de acidente quando este se der nos finais de semana e/ou feriados? Há que destacar o que diz os artigos 35 da Resolução ANTT nº 5083/2016 e 66 da lei 9.784/1999: Art. 35. Salvo disposição em contrário, os prazos são contínuos, excluindo-se, na sua contagem, o dia do início e incluindo-se o do vencimento. §1º Os prazos iniciam e vencem em dias de expediente normal na ANTT. §2º O prazo será automaticamente prorrogado até o primeiro dia útil seguinte se o vencimento cair em dia em que não houver expediente ou este for encerrado antes do horário normal. §3º O término de prazo será certificado nos autos mediante termo específico. Art. 66. Os prazos começam a correr a partir da data da identificação oficial, excluindo-se da contagem o dia do começo e incluindo-se o do vencimento. § 1o Considera-se prorrogado o prazo até o primeiro dia útil seguinte se o vencimento cair em dia em que não houver expediente ou este for encerrado antes da hora normal. § 2o Os prazos expressos em dias contam-se de modo contínuo. § 3o Os prazos fixados em meses ou anos contam-se de data a data. Se no mês do vencimento não houver o dia equivalente àquele do início do prazo, tem-se como termo o último dia do mês."	Como mencionado no § 1º do art. 202, o prazo começa a ocorrer do momento da ocorrência.
Comunicação		Cada empresa terá que produzir seu Guia de Orientação aos Passageiros de que trata o art. 185 da Res. 6033/2023. Ocorre que existem autorizatárias que operam serviços intermunicipais. Também não se pode ignorar que o Novo Marco permite a chamada operação conjunta (art. 2º, LVI, art. 14, art. 109, III e art. 126 a 131). Nesse sentido, como não há modelo de Guia imposto pela ANTT, podemos inferir que a autorizatária poderá inserir regras de alguns serviços intermunicipais no Guia, sem prejuízo das exigências do Novo Marco Regulatório para o Guia de Orientação aos Passageiros, correto?	A ANTT tem como competência regular e supervisionar a prestação dos serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros e, por isso, a Resolução 6.033/2023 não alcança serviços intermunicipais ou municipais. Portanto, a autorizatária não poderá inserir regras de serviço intermunicipais no Guia. Ressalte-se que o escopo do Guia se encontra no art. 185 da Resolução, a saber: I - regras relacionadas à compra de passagens; II - regras para obtenção das gratuidades ou descontos previstos em lei; III - regras relacionadas à desistência de viagem; IV - regras relacionadas aos serviços acessórios, quando oferecidos; V - regras relacionadas ao embarque, incluindo a documentação necessária; VI - regras relacionadas às bagagens, incluindo o procedimento para reclamações de danos e extravios de bagagem; VII - regras relacionadas à acessibilidade; VIII - regras de identificação do nível de conforto da poltrona; IX - regras relacionadas à segurança da viagem; X - regras relacionadas à assistência aos passageiros quanto às situações previstas nesta Resolução; XI - especificação dos direitos e deveres dos usuários; e XII - formas de atendimento ao usuário, incluindo o número do SAC da autorizatária, os canais de comunicação com a Ouvidoria da ANTT e a plataforma Consumidor.gov.br.
Seguro facultativo		Quanto ao seguro facultativo, a Res. 6033 não cita nada. A transportadora poderá divulgar e comercializar esse seguro facultativo?	A Resolução 6.033/2023 permite a realização de serviços acessórios, definidos no art. 2º, inciso LXXVII: "transporte de malas postais e encomendas, transporte de excedente de bagagens, transporte de animais, exploração de publicidade nos veículos, bem como outras atividades econômicas vinculadas à exploração do serviço de transporte de passageiros". Já no art. 132 e no art. 160, fala que a autorizatária terá liberdade para fixar o preço a ser pago pelos serviços, o qual deverá estar previamente disponibilizado aos usuários nos pontos de venda onde forem ofertados e a autorizatária deverá fornecer ao usuário documento que comprove a sua contratação. Portanto, considerando que a Resolução não vedou a comercialização de seguro facultativo, entende-se que se enquadra na definição de serviço acessório.
Gratuidade		Em que hipótese é possível a autorizatária recusar a concessão dos benefícios?	O § 1º do art. 150 da Resolução ANTT 6.033/2023, em seu art. 150, § 1º, especifica as hipóteses nas quais poderá haver a recusa da concessão do benefício de gratuidade e de desconto previsto em lei: a) reserva em mais de um horário para o mesmo dia e mesmo destino; ou b) reserva para horários e dias cuja realização se demonstre impraticável e caracterize reserva de lugares. Nesses casos, a empresa deverá fornecer à pessoa documento registrando a recusa, na forma do art. 153, ou seja, a autorizatária deverá emitir, no ato, documento ao solicitante, indicando: nome e número do CPNJ da autorizatária; data, origem e destino da viagem pretendida; data, hora e local da solicitação; e motivo da recusa.

Gratuidade		Nos casos de concessão de benefício para idosos e jovens, a empresa pode indicar quais poltronas devem ser disponibilizadas a eles? Pois tem diferença de preço de acordo com a localização da poltrona no salão.	A princípio, como as normas de benefício de gratuidade e descontos legais não estabelecem a posição do assento para o usufruto do benefício, a transportadora poderia indicar as poltronas. Contudo, há de se levar em consideração as regras de acessibilidade dos veículos, mormente a Norma Técnica ABNT NBR 15320:2024, que prevêem dois assentos preferenciais para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida (estando entre estes os idosos acima de 60 anos). Dessa forma, caso os assentos preferenciais estejam disponíveis e os passageiros sejam também beneficiários, eles deverão ser alocados primeiramente nesses assentos e, só quando preenchidos, alocados em outros dentro do veículo.
Gratuidade		Para fins de concessão dos descontos legais dos idosos e jovens de baixa renda, deverá ser utilizado como referência o preço mais baixo praticado pela autorizatária e disponível para venda na viagem e seção pretendida pelo beneficiário no momento da solicitação do benefício. Todavia, caso haja promoções POSTERIORES ao momento da solicitação do benefício e a empresa vender passagens com o valor menor a outros passageiros, onde poderá conflitar com os beneficiários dos descontos legais, caso haja por exemplo fiscalização da ANTT. Como a fiscalização irá checar essas informações? E poderemos ser multas caso ela não possa constar a veracidade dos fatos?	Considerando que o preço é livre, não há mais a figura da tarifa promocional. Dessa forma, para fins de desconto decorrentes de benefícios legais, será considerado o preço mais baixo praticado pela autorizatária.
Gratuidade		Nas gratuidades estabelecidas por lei, não serão cobradas taxas de embarque. Em relação aos custos com pedágios, de quem será a responsabilidade pelo pagamento?	A responsabilidade será da transportadora.
Gratuidade		Considerando que o TRIP estabelece ambiente de tarifação livre, de quem será a responsabilidade pelo ressarcimento das empresas, pelas gratuidades concedidas?	As gratuidades e outros descontos concedidos a determinadas coletividades têm natureza jurídica de benefício tarifário, cuja disciplina jurídica se encontra prevista no artigo 35 da Lei 9.074/1995, que “estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências”, abaixo transcrito: Art. 35. A estipulação de novos benefícios tarifários pelo poder concedente fica condicionada à previsão, em lei, da origem dos recursos ou da simultânea revisão da estrutura tarifária do concessionário ou permissionário, de forma a preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Da interpretação do citado artigo, observa-se que a indicação legal da origem dos recursos ou a necessidade de revisão da estrutura tarifária, na hipótese de ocorrência de benefício tarifário, condiciona-se a dois pressupostos de fato: o primeiro, a novidade do benefício tarifário, ou seja, a sua criação após a celebração do contrato de parceria; e o segundo, a outorga do serviço ter sido veiculado pelo instituto da concessão ou permissão do serviço público, caracterizado pelo número limitado de parceiros privados e pela existência de controle estatal sobre o valor da tarifa cobrada do usuário. À evidência, nenhum dos pressupostos de fato, existentes na norma veiculada pelo artigo 35 da Lei 9.074/1995, faz-se presente no âmbito do serviço público de transporte interestadual de passageiros. Isso porque, observa-se que os benefícios tarifários concedidos aos idosos, jovens e pessoas com deficiências, todos de baixa renda, foram estabelecidos pelas Leis 10.741/2003, 12.852/2013 e 8.899/1994, anteriormente, portanto, à nova configuração legal da outorga do serviço de TRIP, pela Lei 12.996/2014. Portanto, o custo pela concessão dos benefícios fica a cargo da transportadora.
Gratuidade		Os beneficiários das gratuidades não podem fazer reserva em mais de um horário, destino e dia, ainda que em autorizatária diversa, podendo, nesse caso, a concessão ser recusada, e documentada. Qual ferramenta a ANTT vai disponibilizar para que as empresas possam aferir se a reserva foi realizada em mais de um horário?	Compete à ANTT a fiscalização da prestação dos serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros. Assim, a Agência utilizará das ferramentas a seu dispor para verificar a prática de irregularidades relacionadas ao usufruto das gratuidades estabelecidas por lei.
Bilhete de passagem		Bilhetes de passagem intransferíveis podem ser comercializados? Essa transferência refere-se à titularidade, a data de viagem, horário de viagem, categoria do serviço?	Bilhete transferível é aquele que o passageiro original, caso não queira mais fazer a viagem, opte, ao invés de pedir o reembolso do bilhete, por transferi-lo para outra pessoa, observadas, evidentemente, as regras estabelecidas pela empresa para tanto. Já um bilhete intransferível é aquele que o portador não pode cedê-lo para outro em hipótese alguma. Seja transferível, seja intransferível, devem ser observadas as demais regras relacionadas à emissão de bilhete de passagem, estabelecidas na Resolução 6.033/2023.
Bilhete de passagem		As modificações determinadas pelos artigos nº 138 e 143 da Resolução ANTT Nº 6.033/2023 conflitam com o modelo aprovado pelo CONFAZ. Como proceder tendo em vista esse conflito de normas?	O Bilhete de Passagem Eletrônico (BP-e) foi instituído pelo Conselho Nacional de Política Fazendária – CONFAZ, por meio do Ajuste SINIEF 1/2017, “com o intuito de documentar as prestações de serviço de transporte de passageiros, cuja validade jurídica é garantida pela assinatura digital do emitente e autorização de uso pela administração tributária da unidade federada do contribuinte, antes da ocorrência do fato gerador”. A referida norma criou o modelo 63. Ademais, o Secretário-Executivo do CONFAZ emitiu o Ato COTEPE/ICMS 36/2017, por meio qual publicou o Manual de Orientação do Contribuinte, que estabelece “as especificações técnicas do Bilhete de Passagem Eletrônico - BP-e”. De fato, a Resolução ANTT nº 6.033/2023 trouxe algumas informações novas ao bilhete de passagem que não estão contempladas no modelo aprovado pelo CONFAZ. Dessa forma, considerando que compete a esse Órgão a definição do modelo do BP-e, enquanto o modelo não for compatibilizado com as novas regras da Agência, as transportadoras devem adotar o modelo fazendário.
Bilhete de passagem		Os bilhetes de passagem terão a validade de 1 (um) ano a partir da data da primeira emissão?	O bilhete de passagem é o “documento fiscal que comprova o contrato de transporte entre o passageiro e a autorizatária” (Resolução ANTT nº 6.033/2023, art. 2º, IX). Já o Bilhete de Passagem Eletrônico (BP-e) é o “documento emitido e armazenado eletronicamente, de existência apenas digital, com o intuito de documentar as prestações de serviço de transporte de passageiros, cuja validade jurídica é garantida pela assinatura digital do emitente e pela autorização de uso da administração tributária da Unidade da Federação (UF) do contribuinte, antes da ocorrência do fato gerador” (art. 2º, X).
Bilhete de passagem		Qual é a diferença entre bilhete de passagem transferível e intransferível?	Um bilhete transferível é aquele que o passageiro original, caso não queira mais fazer a viagem, opte, ao invés de pedir o reembolso do bilhete, por transferi-lo para outra pessoa, observadas, evidentemente, as regras estabelecidas pela empresa para tanto. Já um intransferível é aquele que o portador não pode cedê-lo para outro em hipótese alguma.
Bilhete de passagem		A autorizatária pode colocar a venda bilhetes que podem ser transferidos, no sentido de remarcados e bilhetes que só são válidos para aquela determinada viagem e que não dão direito ao cliente de remarcar, pedir devolução, cancelar?	A opção por transferência do bilhete não se confunde com o prazo de validade do bilhete. Assim, seja transferível, seja intransferível, a validade do bilhete será de um ano, conforme determina a Lei 11.975/2009, e as regras para remarcação e reembolso permanecem hígdidas.
Bilhete de passagem		As modificações determinadas pelos artigos 2º incisos IX e X, 138 e 143 da Res. 6033/2023 que não coincidem com o modelo aprovado pelo CONFAZ * não poderão ser inseridas, sob pena dos documentos não serem autorizadas pela Fazendas Estaduais ou pelas UF's autorizadoras?	O Bilhete de Passagem Eletrônico – BP-e foi instituído pelo Conselho Nacional de Política Fazendária – CONFAZ, por meio do Ajuste SINIEF 1/2017, “com o intuito de documentar as prestações de serviço de transporte de passageiros, cuja validade jurídica é garantida pela assinatura digital do emitente e autorização de uso pela administração tributária da unidade federada do contribuinte, antes da ocorrência do fato gerador”. A referida norma criou o modelo 63. Ademais, o Secretário-Executivo do CONFAZ emitiu o Ato COTEPE/ICMS 36/2017, por meio qual publicou o Manual de Orientação do Contribuinte, que estabelece “as especificações técnicas do Bilhete de Passagem Eletrônico – BP-e”. De fato, a Resolução 6.033/2023 trouxe algumas informações novas ao bilhete de passagem que não estão contempladas no modelo aprovado pelo CONFAZ. Dessa forma, considerando que compete a esse Órgão a definição do modelo do BP-e, enquanto o modelo não for compatibilizado com as novas regras da Agência, as transportadoras devem adotar o modelo fazendário.
Bilhete de passagem		Artigo 135 1. O que é e como é essa regularidade mínima? 2. A ANTT define qual é a regularidade mínima? Como funciona isso? 3. A regularidade mínima é para todo tipo de serviço? 4. Qual é a regularidade mínima obrigatória? 5. Temos 30 dias e 72 horas para iniciar as vendas do serviço convencional? Qual é o período de validade, 30 dias ou 72 horas? 6. O serviço executivos, leito, semi-leito e cama não precisam ter venda iniciada com 30 dias de antecedência? Esses serviços só precisam ser cadastrados 02 horas antes do início da viagem?	De acordo com a Resolução 6.033, a regularidade mínima é o “número mínimo de viagens em cada sentido de uma linha a ser ofertado em um determinado período pela transportadora”. Esse quantitativo se encontra no art. 2º, inciso II: “1 (uma) viagem por semana, em cada sentido, na linha objeto do TAR”. A definição de serviço convencional mudou relação à Resolução 4.770/2015. Agora, o serviço convencional é aquele onde deve ser oferecido o benefício legal do desconto no preço ou de gratuidade, independentemente da classe de conforto das poltronas. Nos termos do art. 106, os benefícios tarifários devem ser oferecidos nas viagens referentes à regularidade mínima e em 10% do total de viagens habilitadas no mês para a linha, por sentido de deslocamento, nelas incluídas as viagens da regularidade mínima. Partindo desses conceitos, verifica-se que cada tipo de viagem se aplica a uma hipótese distinta do art. 135, a saber: a) 30 dias: viagens da regularidade mínima (uma viagem por semana em cada sentido); b) 72 horas: os 10% do total de viagens em que deverá ser concedido o benefício legal (gratuidade e desconto); e c) 2 horas: para as demais viagens.

Bilhete de passagem		No bilhete de passagem deve também conter a observação de que o passageiro deve se apresentar para o embarque, com antecedência de 30 minutos. Acaso o passageiro não compareça, pode a empresa comercializar a sua vaga para outro passageiro interessado, e cancelar a reserva daquele que não compareceu com a antecedência exigida?	Pela inteligência do art. 143, § 1º, que determina que, caso o beneficiário de gratuidade não compareça ao ponto de embarque até 30 (trinta) minutos antes da hora marcada para o início da sua viagem, perderá o benefício, no caso do passageiro pagante, entende-se que a empresa poderá comercializar a sua vaga para outro passageiro interessado, ficando, no entanto, o bilhete de passagem válido para remarcação durante o prazo previsto no art. 144.
Bilhete de passagem		A venda dos bilhetes de passagens, e a concessão das gratuidades devem ocorrer em todos os pontos de vendas da empresa, físicos ou virtuais, guichês próprios, ou agentes terceirizados, e plataformas digitais; as reservas das gratuidades devem ficar garantidas, até três horas antes do início da viagem, acaso não sejam usadas, podem ser comercializadas. Considerando que a venda digital, e, a distância, portanto, e considerando que para a concessão de algumas gratuidades, há que comprovar o passageiro a sua condição de beneficiário da gratuidade, como a prova por ele deve ser feita?	Em regra, o beneficiário deverá comprovar essa condição mediante a apresentação da documentação pertinente, no momento da solicitação, como prevê o art. 151, caput, da Resolução ANTT nº 6.033/2023. No entanto, na hipótese de aquisição do bilhete por meio virtual, a empresa poderá optar por exigir a comprovação do cumprimento dos requisitos do benefício no ponto de embarque, conforme art. 143, § 2º.
Bilhete de passagem		O bilhete de passagem deve ser emitido no ato da comercialização. Assim, fica vedada a emissão de qualquer documento ou vouchers para emissão posterior?	De acordo com o art. 142 da Res. 6.033/23 o bilhete de passagem deve ser emitido no ato da aquisição do serviço. O contrato de transporte entre o passageiro e a autorizatória é o bilhete de passagem, não sendo admitidas outras formas não previstas pelo órgão fazendário responsável. O bilhete promove ao usuário a garantia de todos os seus direitos quanto à remarcação, transferência e reembolso do preço da passagem.
Bilhete de passagem		Os bilhetes são nominais e transferíveis, mas, poderá a autorizatória estabelecer regras próprias para as hipóteses de transferências, intransferência, dentre outras, respeitadas as exigências previstas na lei 11.975/2009. Estas regras devem receber a anuência prévia da ANTT ou a sua adoção é de exclusiva iniciativa da empresa?	A Resolução 6.033/2023 não existe anuência prévia para a adoção de regras pelas transportadoras de transferência, remarcação e reembolso de bilhete. As únicas exigências são aquelas previstas no art. 144 e 145 do ato normativo, em especial a observância integral dos ditames da Lei 11.975/2009.
Bilhete de passagem		Nos trâmites dos procedimentos de incorporação já é eliminado o CNPJ da incorporada. Como se pode viabilizar a venda de passagens com a configuração acima para que não haja hiato de atendimento ao cliente e nem tampouco irregularidade junto à ANTT?	Considerando que a nova Resolução 6.033/2023 não exige mais anuência prévia pra reestruturação societária, cisão, fusão e incorporação, bastando a apresentação a posterior da efetivação da operação na junta comercial, entende-se que, caso a empresa já tenha apresentado a documentação para a ANTT e já tenha sido baixado o CNPJ da incorporada, a empresa poderá emitir os BPe no CNPJ da empresa incorporadora, ainda que não tenha sido ainda adequado a sua autorização.
Bilhete de passagem		Considerando que: O novo marco regulatório prevê no § 3º do artigo 144 que o SAC deverá promover a transferência, remarcação e reembolso do bilhete; A Resolução ANTT 3.535/10, assim como o Decreto 11.034/22, exclui do âmbito da sua aplicação a contratação de produtos e serviços; A remarcação prevista no novo marco regulatório pode implicar na contratação de serviços e/ou pagamento imediato (alteração de classe do serviço / diferença entre o valor pago e o ofertado no ato da remarcação / taxa de remarcação), o que se mostra, até então, inviável pelo atendimento telefônico. Indagamos se, nesse caso, o SAC cumpre sua finalidade se fizer apenas indicação ao usuário do canal apropriado efetuar a remarcação que enseje a necessidade de pagamento.	Nos termos da Lei 11975/2009, os bilhetes de passagens adquiridos no transporte coletivo rodoviário de passageiros interestadual terão validade de 1 (um) ano, a partir da data de sua emissão, independentemente de estarem com data e horários marcados, os quais poderão, dentro do prazo de validade, ser remarcados. Dessa forma, não se trata de contratação de novos serviços, mas de remarcação de um serviço já contratado, razão pela qual não há que se falar em incompatibilidade da Resolução 6.033/2023 com a Resolução 3.535/2010.
Bilhete de passagem		A autorizatória poderá definir livremente o valor desde que não ultrapasse o preço do serviço de transporte, ou seja, desde que não seja superior ao valor cobrado no bilhete?	Sim. É a literalidade do art. 146, § 2º, da Resolução 6.033/2023.
Bilhete de passagem		A fiscalização vai continuar atuando por ausência de informações em bilhetes de passagem?	O art. 146 da Resolução 6.033/2023 estabelece as informações mínimas que devem conter no bilhete de passagem. Assim, caso a fiscalização identifique a ausência de algum desses elementos, poderá atuar a transportadora.
Transição		Durante o período de transição entre a Resolução ANTT nº 4.770/15 e a Resolução ANTT nº 6.033/23, existe a possibilidade de exclusão de linhas com LOP e TAR vigentes e operação em andamento?	Nos termos do art. 229 do Novo Marco Regulatório, após a indicação das linhas ou seções que pretende operar ou que deseja suprimir, conforme determina o art. 226, § 2º, a transportadora poderá solicitar a supressão de linhas ou seções que tenham sido indicadas anteriormente dessa forma, ainda que não tenham sido emitidos os novos TAR.
Transição		Como serão tratadas as linhas concedidas por força de decisão judicial, nos processos que já transitaram em julgado? Visto que não é mais possível renunciar ao processo judicial.	A resposta a essa pergunta se encontra na Súmula 4, de 16 de junho de 2020, a qual transcrevo abaixo: "Os serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, autorizados judicialmente, ou autorizados pela ANTT por força de decisão judicial, serão considerados como administrativos quando tenham cumprido todos os requisitos técnico-operacionais exigidos na legislação vigente, desde que a decisão judicial tenha transitado em julgado ou que seja apresentado à ANTT comprovação de peticionamento no juízo de pedido de renúncia à pretensão formulada na ação".
Transição		É correto interpretar que dentro do prazo de 180 dias a ANTT emitirá a notificação do art. 226 e do art. 230 para a adequação dos termos de autorização ou das licenças operacionais, isto é, uma autorizatória poderá receber essa notificação em fevereiro e outra em maio? Existe uma ordem cronológica para expedir as notificações ou será utilizado o critério de ordem alfabética, por exemplo?	Conforme nota explicativa divulgada no site eletrônico da ANTT Passageiros - capa — Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT (www.gov.br), para facilitar o entendimento das novas regras e sistemas a serem utilizados no período de transição, serão realizados workshops para que as empresas do setor esclareçam as dúvidas e entendam as mudanças operacionais necessárias. Dessa forma, o prazo de 30 dias previsto no art. 226 da Resolução ANTT nº 6.033/2023 e o início de adequação dos cadastros de veículos, motoristas e instalações, somente começarão a valer depois dessa etapa de conscientização e capacitação. As datas dos workshops ainda serão definidas e divulgadas posteriormente pela Agência.
Transição		É correto interpretar que só após o início da operação pela autorizatória sob o regime da Res. 6.033/2023, isto é, após as devidas adequações, será exigida, inclusive pela SUFIS, o cumprimento de outras obrigações, como por exemplo a estabelecida no art. 166, em que o preposto deverá portar crachá com nome e sobrenome?	Por fim, no que tange ao momento da fiscalização das novas exigências, essa questão foge às atribuições regimentais desta Supas. Contudo, acredita-se que, neste primeiro momento, dado que alguns requisitos novos podem demandar ajustes significativos por parte dos agentes do setor, acredita-se que a ação fiscalizatória desta Agência terá uma abordagem buscando maior conscientização da norma.
Transição	Consórcio	Não poderá mais existir a figura do consórcio de empresas. As empresas líderes dos atuais consórcios, deverão, quando da entrada em vigor do novo marco regulatório, informar à ANTT quais empresas que compõem o respectivo consórcio, passarão a operar das respectivas linhas, e desse modo, os TAR serão emitidos individualmente para cada empresa. Nesse caso, poderá uma única empresa, seja a empresa líder, seja outro membro do consórcio, passar a operar o total das linhas, e assim receber todos os TARs?	Sim. De acordo com o art. 227 da Resolução 6033/2023, não há vedação para que apenas uma das empresas assumam toda a operação do consórcio.

<p>Transição</p>		<p>Data em que entrará em vigor o aumento no valor das I.S's do seguro, pela circular não foi possível identificar a data de início de vigência?</p>	<p>Antes, de acordo com a o Aviso nº 1 – SUPAS/ANTT, de 4 de julho de 2018 (https://anttleis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=detalharAto&tipo=AVS&numeroAto=00000001&seqAto=000&valorAto=2018&orgao=SUPAS/ANTT/MTPA&codTipo=&desitem=&desitemFim=&od_menu=5408&cod_modulo=161&pesquisa=true), o valor do seguro de responsabilidade civil era de R\$ 4.034.747,63.</p> <p>Com a nova Resolução 6.033/2023, o valor do seguro passou a ser calculado com na UMRP, que é de R\$ 0,271847 (art. 246). Então, de acordo com o § 1º do art. 79, o valor da importância segurada é de R\$ 4.034.747,63, valor igual ao estabelecido antes da vigência da Res. 6.033/23.</p> <p>Ou seja, não ocorreu alteração do valor do seguro de responsabilidade civil. Só haverá correção do valor do seguro, quando da atualização da UMRP, após um ano de vigência da norma, de acordo com o § 1º do art. 246.</p>
<p>Transição</p>		<p>a) Na janela de abertura ordinária, os mercados requeridos/protocolados antes da vigência do Novo Marco e que se encontram pendente de análise e decisão, que não forem relacionados na lista a ser divulgada pela ANTT após a análise dos critérios de inviabilidades, terão seus respectivos processos arquivados? b) Na janela de abertura ordinária, os mercados requeridos/protocolados antes da vigência do Novo Marco e que se encontram pendente de análise e decisão, que fizeram parte da lista a ser divulgada pela ANTT após a análise dos critérios de inviabilidades, será autorizada independente se houver outras operadoras que protocolaram pedido do referido mercado apenas após a divulgação pela ANTT dos mercados da janela ordinária ou será sorteio entre todos os pretendentes? Haverá alguma ordem de preferência?</p>	<p>Primeiramente, importante mencionar que o período de transição não diz respeito apenas à adequação de requerimentos pendentes de análise ou decisão, mas também à adequação do cadastro de veículos, motoristas e instalações, bem como de adequação dos antigos TAR e LOP. Dessa forma, embora o parágrafo único do art. 221 mencione, de maneira genérica, que as adequações, a cargo da ANTT, iniciadas e não concluídas no prazo serão processadas mesmo após o encerramento do período de transição, há de se levar em consideração as demais normas da transição para compreender esse dispositivo.</p> <p>O art. 231 da Resolução 6.033/2023 estabelece que a Supas oficializará as empresas para que, no prazo de 30 dias, informem os mercados contidos no requerimento original que pretendem operar. Se a empresa não informar dentro do prazo, o requerimento será arquivado (§ 3º). Contudo, se a empresa informar os mercados, eles serão distribuídos de acordo com a janela correspondente: 1ª janela extraordinária (mercados com um único operador e mercados não atendidos); e 1ª janela de abertura ordinária (mercados atendidos por mais de um operador). Dessa forma, não há como esses requerimentos serem adequados após o período de transição, pois, após o prazo de 30 dias, os mercados pretendidos já serão submetidos a uma dessas janelas. Portanto, o parágrafo único do art. 221 diz respeito às hipóteses previstas nos incisos I e II da Resolução 6.033/2023.</p> <p>O segundo ponto que, quando for aberta as respectivas janelas, qualquer transportadora devidamente habilitada que tiver interesse em operar mercados poderá solicitá-los dentro do prazo em que a janela estiver aberta. Findo esse prazo, todos os pedidos serão analisados ao mesmo tempo, conforme dispõe o art. 54, § 2º. Assim, não há que se falar em ordem de preferência.</p> <p>Caso a solicitação da empresa esteja dentro do número possível de entrantes, a empresa terá 30 (trinta) dias para solicitar um ou mais TAR ou modificar os já existentes (art. 67), de modo a iniciar a operação do referido mercado. Caso contrário, será realizado processo seletivo público (art. 57, § 5º).</p>
<p>Transição</p>		<p>a) Na janela de abertura extraordinária, nos mercados que já possuem 01 operadora e, portanto, será aberta apenas mais uma vaga, e houver apenas mais uma operadora com pedido pendente de análise e/ou decisão protocolado antes da vigência da Res. 6033/2023, será autorizada independente se houver outras operadoras que protocolaram pedido do referido mercado apenas após a divulgação pela ANTT dos mercados da janela extraordinária ou será sorteio entre todos os pretendentes? b) Na janela de abertura extraordinária, nos mercados que já possuem 01 operadora e, portanto, será aberta apenas mais uma vaga, e houver mais de uma operadora (três ou cinco, v.g) com pedidos pendentes de análise e/ou decisão protocolado antes da vigência da Res. 6033/2023 para um mesmo mercado, terá alguma ordem de preferência entre estas ou será submetida a sorteio; ou. c) Na janela de abertura extraordinária, nos mercados que já possuem 01 operadora e, portanto, será aberta apenas mais uma vaga, e houver mais de uma operadora (três ou cinco, v.g) com pedidos pendentes de análise e/ou decisão protocolado antes da vigência da Res. 6033/2023 para um mesmo mercado, assim como pedidos de operadoras protocolados somente após a divulgação pela ANTT dos mercados da janela extraordinária, qual critério para a escolha? Sorteio simples ou haverá alguma modulação pelo fato da dos pedidos serem antecedentes ao novo Marco e não foram finalizados pela mora administrativa?</p>	<p>O art. 231 da Resolução 6.033/2023 estabelece que a Supas oficializará as empresas para que, no prazo de 30 dias, informem os mercados contidos no requerimento original que pretendem operar. Se a empresa não informar dentro do prazo, o requerimento será arquivado (§ 3º). Contudo, se a empresa informar os mercados, eles serão distribuídos de acordo com a janela correspondente: 1ª janela extraordinária (mercados com um único operador e mercados não atendidos); e 1ª janela de abertura ordinária (mercados atendidos por mais de um operador). Dessa forma, não há como esses requerimentos serem adequados após o período de transição, pois, após o prazo de 30 dias, os mercados pretendidos já serão submetidos a uma dessas janelas. Portanto, o parágrafo único do art. 221 diz respeito às hipóteses previstas nos incisos I e II da Resolução 6.033/2023.</p> <p>O segundo ponto que, quando for aberta as respectivas janelas, qualquer transportadora devidamente habilitada que tiver interesse em operar mercados poderá solicitá-los dentro do prazo em que a janela estiver aberta. Findo esse prazo, todos os pedidos serão analisados ao mesmo tempo, conforme dispõe o art. 54, § 2º. Assim, não há que se falar em ordem de preferência.</p> <p>Caso a solicitação da empresa esteja dentro do número possível de entrantes, a empresa terá 30 (trinta) dias para solicitar um ou mais TAR ou modificar os já existentes (art. 67), de modo a iniciar a operação do referido mercado. Caso contrário, será realizado processo seletivo público (art. 57, § 5º).</p> <p>De acordo com o art. 64, o processo seletivo público, via de regra, dar-se-á mediante sorteio entre as transportadoras habilitadas que tenham manifestado interesse no prazo estipulado em edital. Contudo, o parágrafo único permite que, desde que devidamente justificado e previsto no Edital, adotar critério de seleção diverso ou combinado com o sorteio. Assim, será necessário aguardar a publicação do Edital, caso seja necessário o processo seletivo, a fim de saber qual será o critério adotado.</p>
<p>Capital social</p>		<p>Os veículos com mais de 15 e até 20 anos que estiverem habilitados para operar nas temporadas de acordo com a Resolução ANTT nº 6.033/2023 contarão como quantidade de frota para o valor de capital social?</p>	<p>Nos termos do art. 18 da Resolução ANTT nº 6.033/2023, o acréscimo da frota está atrelado a uma finalidade específica: "viabilizar a execução da regularidade cadastrada junto à ANTT". Em outras palavras, o objetivo é atender o "número de viagens em cada sentido em uma linha e em um período definido (art. 2º, inciso LXVIII)". Assim, aumentando a regularidade, a empresa deverá adequar o capital social integralizado, conforme determina o caput do art. 18, mormente porque toda e qualquer viagem deverá estar cadastrada no sistema da ANTT (art. 68, inciso VI).</p>
<p>Capital social</p>		<p>Como a ANTT vai aferir se o capital social indicado no contrato social, de fato existe e foi integralizado? Comente, se faz prova de capital social integralizado, via depósito bancário da importância indicada, ou mesmo a indicação de ativos financeiros, ativos imobiliários e outros ativos, que passam a compor o patrimônio da empresa. Como a ANTT vai definir qual será a prova de que de fato e de direito, o capital social, seja o básico de dois milhões, seja o adicional por frota, está devida, e legalmente integralizado, ou seja, que de fato existe?</p>	<p>A comprovação deverá se dar mediante apresentação da alteração do contrato social, demonstrando a alteração do capital social da empresa, bem como de nova declaração, conforme consta no Anexo I da Resolução 6.033/2023.</p>
<p>Cadastro e Habilitação de Viagens</p>		<p>Linha com ponto A – B – C. Reforço de horário somente do ponto B para o C. Os reforços operam somente neste trecho (B para C) e não completo, sempre respeitando o horário oficial e esquema operacional da linha . Teremos alguma condição a seguir sobre esta operação?</p>	<p>A linha é um conceito fundamental no contexto do novo marco e consiste na "ligação entre dois pontos terminais localizados em municípios de Unidades da Federação distintas, incluídas a seção principal e as seções intermediárias, dedicada à prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual 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 e sem caráter de exclusividade" (Resolução nº 6.033/2023, art. 2º XLVII). Desse modo, a linha é definida por dois pontos (inicial e final) a partir dos quais devem ser ofertados (e executados) os serviços da seção principal (art. 2º, LXXIV). Logicamente, vários outros pontos intermediários também podem ser objeto de serviços regulares do TRIP, desde que aprovados previamente no esquema operacional (art. 2º, XXXII) da linha, podendo ser ofertados como seção intermediária (art. 2º, LXXII, origem e destino para o usuário), mas sempre como pontos intermediários, dentro do itinerário de uma linha operada integral e regularmente pela empresa autorizatória, que é objeto de um único Termo de Autorização (TAR).</p> <p>Partindo dessa premissa, esclarecemos que qualquer viagem (direta ou semidireta, conforme XCI e XCIII do art. 2º) não pode ser realizada sem atender aos pontos terminais da linha (art. 105). Portanto, não é possível ajustar os horários das seções intermediárias sem que haja o devido ajuste na seção principal.</p> <p>Por fim, nos termos do art. 21, § 2º, todas as viagens deverão estar previamente cadastradas e habilitadas em sistema disponibilizado pela ANTT.</p>

Cadastro e Habilitação de Viagens		A empresa deve comunicar a ANTT o dia de início da operação?	Não existe a necessidade de a transportadora formalizar um documento específico indicando o início da operação. Todavia, a data do início da operação será registrada na ANTT quando da habitação, pela transportadora, da primeira viagem da linha, de acordo com as regras estabelecidas na Res. 6.033/23 (art. 135). Sendo assim, sujeita a averiguação e fiscalização pela ANTT. Cabe registrar que, nos termos do art. 23 da Res. 6.033/23, a autorizatória deverá iniciar a prestação dos serviços em até 30 (trinta) dias, contados do início da vigência da TAR, prorrogados uma única vez, por igual período, desde que por motivo justificado.
Cadastro e Habilitação de Viagens		Considerando as disposições do art. 104 da Resolução 6033/23 como funcionará a questão da vinculação de motorista e veículo por viagem? Não será mais possível aplicar qualquer um dos veículos de mesma classe para qualquer viagem do tipo de serviço, ou mesmo efetuar a troca de motorista em casos de necessidade de mudança por qualquer razão ou imprevisto?	Em que pese a necessidade de habilitação da viagem em sistema, a autorizatória poderá, caso entenda necessário, modificar o veículo e motorista que estiver eventualmente conduzindo o veículo.
Cadastro e Habilitação de Viagens		Quanto a esse artigo 106, o que seria essa regularidade mínima? A ANTT definiu a regularidade mínima para as linhas ?	De acordo com a Resolução 6.033, a regularidade mínima é o "número mínimo de viagens em cada sentido de uma linha a ser ofertado em um determinado período pela transportadora". Esse quantitativo se encontra no art. 29, inciso II: "1 (uma) viagem por semana, em cada sentido, na linha objeto do TAR".
Cadastro e Habilitação de Viagens		A transportadora tiver 100 viagens no serviço executivo no mes, 10 dessas viagens devem ser convencional? Isso?	Se a empresa tiver 100 viagens cadastradas no sistema, independentemente da classe de conforto das poltronas, 10% dessas viagens deverão ofertar os benefícios tarifários.
Fiscalização		A fiscalização da ANTT vai agir da seguinte forma, conforme define o artigo 213 e seguintes: Monitorar constantemente os indicadores do TAR – acessar os veículos, pontos de venda, equipamentos e demais instalações integrantes do serviço – requisitar dados, documentos ou informações – realizar inspeções e diligências – requerer, a outros órgãos ou entidades públicas, informações ou documentos que julgarem necessários – determinar a execução de medidas administrativas previstas na legislação, para cessar a irregularidade – solicitar a abertura de bagagens e encomendas, quando houver indícios de transporte de itens proibidos – requisitar apoio das autorizatórias, para a efetivação de transportes provenientes de transportadora com irregularidades – requisitar, quando necessário, auxílio de força policial – Considerando a legalidade estrita que deve submeter o modo de agir do agente público, quais medidas administrativas podem os agentes de fiscalização adotarem?	Os agentes de fiscalização podem adotar quaisquer uma das prerrogativas previstas no art. 213 da Resolução 6.033/2023, que estão dentro das balizadas previstas na Lei 10.233/2001 e na Lei 10.871/2004.
Grupo Econômico		Grupo econômico: a autorizatória, seus controladores, diretores e indiretos, até o nível da pessoa física; empresas que estejam sob o controle comum, direta ou indiretamente; as empresas que qualquer pessoa física ou jurídica, detenha pelo menos 20 % do capital social votante e empresas que tenham parentes até o terceiro grau civil, dos controladores, na condição de titulares, direta ou indiretamente, de pelo menos 20 % do capital social votante. Considerando que o TAR será por cada linha, e não mais por todo o mercado, e considerando a situação geográfica de cada TAR, em relação a eventual concentração, na medida em que, em tese, ainda que sejam empresas que se enquadrem no perfil considerado para grupo econômico, suas operações podem estar localizadas em percentuais pequenos, em comparação com o todo do TRIP, e em diversas regiões do país, podemos considerar que, ainda que o perfil do grupo seja de enquadramento na regra de "grupo econômico", estas características específicas admitem operações de mais de uma empresa naquelas distintas linhas?	A noção de grupo econômico se encontra disposta na parte da Resolução 6.033/2023 que trata da inviabilidade econômica, cuja avaliação, diferentemente da emissão do TAR, não leva em consideração a linha como um todo, mas cada um dos mercados.
Balanco Patrimonial		Solicito esclarecimentos com relação ao Balanço Patrimonial (documento previsto no art. 5, VIII). Qual a periodicidade do envio do referido Balanço e demais relatórios auxiliares previstos na resolução 3.848/2012? A partir de quando e de qual competência deverão ser enviados o balanço e demais relatórios auxiliares?	A Resolução 6.033/2023 não estabeleceu uma renovação obrigatória periódica da documentação exigida na habilitação das empresas. Não obstante isso, definiu, no art. 3º, § 4º, que a Agência poderá exigí-la a qualquer momento.
Direitos e Deveres dos Usuários		Como as viagens serão dinâmicas, a fiscalização vai continuar cobrando o quadro de tarifas e horários nos carros?	A Resolução 6.033/2023 não exige a disponibilização de quadro de tarifas e de horários nos veículos. Inobstante isso, nos termos do art. 188, inciso IV, a transportadora deve prestar essas informações aos usuários.
Terminal Adicional		Orientação quanto a inclusão de Terminal Adicional na mesma cidade	Com a Resolução 6.033/2023, não há mais a possibilidade de inclusão de terminais adicionais. Ademais, nos termos do art. 226, § 5º, na migração dos antigos TAR e LOP para a nova habilitação e TAR, os municípios localizados em regiões metropolitanas e atendidos por meio de terminais adicionais deverão ser considerados como pontos de seção da linha objeto dos novos TAR.

<p>Implantação e Supressão de Seção Intermediária</p>		<p>1. Conforme previsto o art. 10 do Novo Marco Regulatório, o TAR terá por objeto a linha na qual ocorrerá a prestação do serviço regular e terá uma única linha como objeto, nela incluídas a seção principal e as seções intermediárias, se houver. Isso significa que poderá haver TAR com mesmos pontos extremos de ligação, porém, com diferentes seções intermediárias, assim como Itinerários. 2. A partir do art. 111, ficou estabelecido, dentre outros, que poderá ser implantada seção intermediária em linha já existente, mediante solicitação prévia à ANTT, desde que os pontos de embarque e de desembarque da seção a ser acrescida se encontrem a uma distância de até 10 (dez) quilômetros do Itinerário da linha, e que a nova seção se enquadre em uma das seguintes hipóteses que lá disciplina. 3. Estamos entendendo que se a autorizatória possui 2 (dois) TAR com mesmos pontos extremos de ligação, mas com seções intermediárias diferentes, poderá incluir uma ou mais seção intermediária de um dos TAR no outro TAR, desde que preserve entre os 02 TAR com alguma seção intermediária diferente. Está correto nosso entendimento? 4. Esse mesmo racional aplica-se a TAR distintos que tem ligações extremas diferentes, onde um deles tem parte do percurso maior porém parte dele sobreposto. Nesse caso, na parte do percurso sobreposto, entendemos que será possível incluir uma ou mais seção intermediária de um dos TAR no outro TAR.</p>	<p>De acordo com a Resolução 6.033/2023, se a empresa já tiver autorização para operar um determinado mercado, ele poderá incluí-lo em um ou mais TAR. No caso de implantação de seção em TAR existente, tal operação demandará o cumprimento do disposto no art. 111 e 112</p>
<p>Representante Legal</p>		<p>Qual as responsabilidades ou atividades do Representante Legal, para indicação na nova legislação 6.033/2023?</p>	<p>Nos termos do art. 2º, inciso LXIX, o responsável legal é o representante da transportadora ou autorizatória que responde, perante a ANTT, sobre os aspectos operacionais, administrativos e de recursos humanos da transportadora.</p>