

PLANO DE MOBILIDADE INTERMUNICIPAL DO SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO PARANÁ

PRODUTO VI – PROPOSTA DE ADEQUAÇÃO
DOS ÓRGÃOS DE GESTÃO E CONTROLE

OUTUBRO/2023



PLANO DE MOBILIDADE INTERMUNICIPAL DO SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO PARANÁ

PRODUTO VI – PROPOSTA DE ADEQUAÇÃO DOS ÓRGÃOS DE GESTÃO E CONTROLE

FICHA TÉCNICA

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DO PARANÁ (DER/PR)

Diretoria Geral

Alexandre Castro Fernandes

Diretoria de Operações

Rui Cezar de Quadros Assad

Coordenadora de Transporte Rodoviário Comercial

Maria Elizabete das Neves Bozza

Equipe de Apoio

Janaina Cadígia

Silvano Ferrari

FUNDAÇÃO DE ESTUDOS E PESQUISAS SOCIOECONÔMICOS (FEPESE)

Coordenador de projetos

Rodolfo Carlos Nicolazzi Philippi

Equipe Técnica

Indiara Pinto Brezolin

Franco Emiliano de Paula

Fernanda Faust Gouveia

Marcus Vinicius Bezerra Inácio Brites

Ricardo Augusto Eger

Victor Marques Caldeira

Apoio Técnico

Daniela Vogel

Marcela de Freitas Pereira

Marcele Martins Prudêncio

Marciel Manoel dos Santos

Sisto Faraco Junior

Violeta de Senna Pereira Aranda

SOBRE O DOCUMENTO

Este documento constitui o sexto produto do conjunto de estudos denominado *Plano de Mobilidade Intermunicipal do Sistema de Transporte Rodoviário de Passageiros do Estado do Paraná*, contemplando os serviços públicos regulares rodoviário e metropolitano, a partir de contrato firmado entre o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná (DER/PR) e a Fundação de Estudos e Pesquisas Socioeconômicos (FEPESE).

SUMÁRIO

1	Introdução	6
2	Histórico organizacional, legal e funcional da gestão do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros pelo DER/PR	8
	2.1 Histórico e cronologia da estrutura organizacional	8
	2.2 Histórico legal e respectiva linha do tempo.....	10
	2.3 Síntese histórica do quadro funcional da Coordenadoria de Transporte Rodoviário Comercial	13
3	Mapeamento e análise dos fluxos de atividades da Coordenadoria de Transporte Rodoviário Comercial (CTRC)	14
	3.1 Atividades da gestão de registro de empresas e de frota.....	14
	3.2 Gestão das linhas dos serviços regulares	17
	3.3 Gestão de fiscalização	23
4	Principais dificuldades de gestão da Coordenadoria de Transporte Rodoviário Comercial (CTRC)	33
	4.1 Atipicidade das atividades de gestão de transporte intermunicipal de passageiros em relação às demais atividades do DER/PR	33
	4.2 Distância hierárquica entre a ctrc e a Diretoria Geral do DER/PR.....	34
	4.3 Ausência de sistema de informação eficiente e adequado para a gestão do sistema de transporte intermunicipal.....	34
	4.4 Ausência de infraestrutura básica para a realização dos serviços de campo	35
5	Organização do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros no Paraná e em outros estados	36
	5.1 Organogramas do DER/PR.....	36
	5.2 Outros órgãos.....	38
6	Boas práticas na gestão do transporte intermunicipal de passageiros	43
	6.1 Boas práticas relacionadas à gestão de empresas e de frota	43
	6.2 Boas práticas relacionadas à gestão de linhas regulares	44
	6.3 Boas práticas relacionadas à gestão de fiscalização	59
	6.4 Boas práticas relacionadas à gestão de serviços especiais	60
	6.5 Boas práticas relacionadas à gestão de geoprocessamento	60
	6.6 Boas práticas relacionadas à estrutura organizacional dos órgãos gestores pesquisados	60

7 Diretrizes para aperfeiçoamento da gestão dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal	63
7.1 Diretrizes para melhoria da estrutura organizacional do gestor de transporte intermunicipal	63
7.2 Diretrizes para melhoria do sistema de gestão dos serviços de transporte intermunicipal	64
7.3 Diretriz para incremento da equipe que compõe a gestão do transporte intermunicipal de passageiros	69
7.4 Diretriz para melhoria na infraestrutura para gestão dos serviços de transporte intermunicipal – fiscalização	71
Referências	73
Lista de figuras	81
Listas de siglas	83
Anexos	90
Anexo I – Relação de documentos necessários para primeiro registro e renovação de registro de empresa e frota junto ao der	91
Anexo II – Modelo de requerimento para alterações operacionais em linha regular	96
Anexo III – Documentos para requerer alterações operacionais	99

1 INTRODUÇÃO

O presente documento trata do estabelecimento de diretrizes para a reestruturação dos órgãos de gestão e de controle do Sistema de Transporte Rodoviário intermunicipal do estado do Paraná. Seu conteúdo está estruturado nos seguintes capítulos:

- Capítulo 2 “Histórico organizacional, legal e funcional da gestão do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros pelo DER/PR”
- Capítulo 3 “Mapeamento e análise dos fluxos de atividades da Coordenadoria de Transporte Rodoviário Comercial (CTRC)”
- Capítulo 4 “Principais dificuldades de gestão da Coordenadoria de Transporte Rodoviário Comercial (CTRC)”
- Capítulo 5 “Organização do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros no Paraná e em outros estados”
- Capítulo 6 “Boas práticas na gestão do transporte intermunicipal de passageiros”
- Capítulo 7 “Diretrizes para aperfeiçoamento da gestão dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal”.

2 HISTÓRICO ORGANIZACIONAL, LEGAL E FUNCIONAL DA GESTÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS PELO DER/PR

A estrutura organizacional do setor responsável pela gestão dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do estado do Paraná passou, historicamente, por diversas mudanças, em quantidades e períodos, com implicações em níveis distintos na gestão e na eficiência do setor. Este capítulo, portanto, versa sobre os principais aspectos relacionados à estrutura organizacional em si, bem como acerca do histórico legislativo sobre o tema e a respeito da evolução do quadro funcional do órgão.

2.1 HISTÓRICO E CRONOLOGIA DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

Na década de 1940, a gestão do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros era executada pela então Secretaria de Viação e Obras, por meio da Divisão de Transportes (DT) do DER/PR, nos termos do Decreto-Estadual Lei nº 547, de 28 de setembro de 1946 (PARANÁ, 1946).

Na década de 1960, a gestão se mantinha com a DT do DER/PR, porém com a alteração da Secretaria de Viação e Obras para a Secretaria de Negócios de Transportes, nos termos da Lei nº 5.939, de 27 de maio de 1969 (PARANÁ, 1969). Na década seguinte, a gestão do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros saiu da estrutura organizacional do DER/PR e passou a ser efetuada pelo Departamento de Transporte Rodoviário Comercial (DSTC), vinculado à Secretaria de Estado dos Transportes, nos termos do Decreto Estadual nº 3.843/1977 (PARANÁ, 1977), permanecendo até 1989.

Em 1989, após frustrada tentativa do Poder Executivo Estadual em realizar as novas licitações para concessão das linhas regulares intermunicipais, houve a revogação do Decreto Estadual nº 2.435, de 9 de fevereiro de 1988 (PARANÁ, 1988), que trouxe como consequência a extinção do Departamento de Serviço de Transporte Comercial, tendo suas atribuições concentradas em um núcleo vinculado à Diretoria Geral do DER/PR, mantendo-se até o ano de 2000.

Até 1992, a gestão de todos os serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros era centralizada no DER/PR e/ou na Secretaria dos Transportes, todavia, em 1992, o Poder Executivo decidiu transferir a gestão dos serviços intermunicipais metropolitanos para a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC) – hoje Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná (AMEP) –, passando os 29 municípios para a gestão da COMEC, e restando ao DER/PR a gestão das demais regiões metropolitanas do interior e as ligações rodoviárias dos 370 municípios restantes.

No ano de 2000, é criada a Coordenadoria de Concessões e Pedagiamento, na Diretoria de Operações, na qual foram inseridas as funções da gestão do transporte rodoviário intermunicipal, nos termos do Decreto Estadual nº 2.458, de 14 de agosto de 2000 (PARANÁ, 2000b), permanecendo até 2005, quando foi criada a CTRC, nos termos do Decreto Estadual nº 4.475, de 14 de março de 2005 (PARANÁ, 2005a).

Em 2002, é formada a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados do Paraná (Agepar), a partir da Lei Complementar nº 94, de 23 de julho de 2002 (PARANÁ, 2002), contudo o órgão estadual teve efetividade em 21 de novembro de 2012, com a incumbência de fiscalizar e de regulamentar os contratos vinculados às rodovias do Anel de Integração do Paraná que foram concedidas à iniciativa privada. Ademais, a Agepar possui responsabilidade regulatória no que diz respeito ao transporte rodoviário coletivo intermunicipal de passageiros, assim como nas travessias marítimas, fluviais e lacustres, incluindo o serviço de *ferry boat* na travessia da Baía de Guaratuba.

A legislação original que estabeleceu o órgão estadual abrange a regulamentação de ferrovias sob concessão, de terminais de transporte rodoviário, ferroviário, aeroviário, marítimo e fluvial; a gestão da faixa de domínio das vias públicas; e a inspeção de segurança veicular. A agência tem, ainda, a competência de regular outros serviços de infraestrutura de transporte que possam ser delegados pelo estado no futuro.

Em 2020, por meio do Decreto Estadual nº 6.265, de 24 de novembro de 2020, reestruturou a Agepar nas seguintes coordenadorias: Coordenadoria Orçamentária e Financeira (COF); Coordenadoria Administrativa (CA); Coordenadoria de Recursos Humanos (CRH); Coordenadoria de Energia e Saneamento (CES); Coordenadoria de Infraestrutura do Transporte (CIT); Coordenadoria dos Serviços de Transporte (CST); Coordenadoria Residual e de Novos Mercados (CRNM); Coordenadoria de Fiscalização (CF); Coordenadoria de Qualidade dos Serviços (CQS); Coordenadoria de Fluxo de Informações (CFI); Coordenadoria Jurídica (CJ); e Coordenadoria de Normatização Regulatória (CNR).

2.2 HISTÓRICO LEGAL E RESPECTIVA LINHA DO TEMPO

O histórico das normas e dos regulamentos do transporte no Paraná teve início em 1946, quando foi criado o DER/PR, na época autarquia da Secretaria de Viação e Obras Públicas (SVOP), com o objetivo de conceder e de fiscalizar os serviços do transporte coletivo de passageiros do estado do Paraná, com base nos artigos 86 a 122 do Regulamento Estadual de Trânsito (DER, [202-]d).

De acordo com o Regulamento Estadual de Trânsito vigente na época, não eram obrigatórias as licitações dos serviços de transporte público, sendo realizadas mediante solicitação das empresas diretamente no órgão responsável.

O Decreto Estadual nº 17.859, de 23 de abril de 1965, aprovou o Regulamento do Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal, revogando os artigos 86 a 122 do Regulamento Estadual de Trânsito. Em 1974, foi aprovado o segundo Regulamento de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do estado, pelo Decreto Estadual nº 5.246, de 29 de março de 1974 – válido até 1988.

Posteriormente, um terceiro Regulamento dos Transportes foi aprovado pelo Decreto Estadual nº 2.435, de 8 de fevereiro de 1988, sendo revogado pelo Decreto Estadual nº 5.472, de 2 de agosto de 1989 (PARANÁ, 1989), que manteve as disposições da alínea “e” do artigo 96 do Decreto Estadual nº 17.859/1965 e restaurou a regulamentação aprovada pelo artigo 1º do Decreto Estadual nº 5.246/1974, com exceção do parágrafo 2º do artigo 14, perante a proibição de renovação de contratos de concessão evidenciada pela *Constituição Federal de 1988* (PARANÁ, 1988).

O Decreto Estadual nº 2.435/1988 foi uma tentativa do Poder Executivo Estadual de fazer cumprir a *Constituição da República Federativa do Brasil*, promulgada em 5 de outubro de 1988, que exigia a realização de licitações para concessão das linhas regulares do transporte de passageiros (PARANÁ, 1988).

No ano de 2000, entra em vigor o Decreto Estadual nº 1.821, de 28 de fevereiro de 2000, que aprova o *Regulamento do Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Paraná* e revoga o Decreto Estadual nº 5.246/1974, o Decreto Estadual nº 2.435/1988 e o Decreto Estadual nº 5.472/1999, exceto as disposições da letra “e” do artigo 96 do Decreto Estadual nº 17.859/1965 (PARANÁ, 2000a).

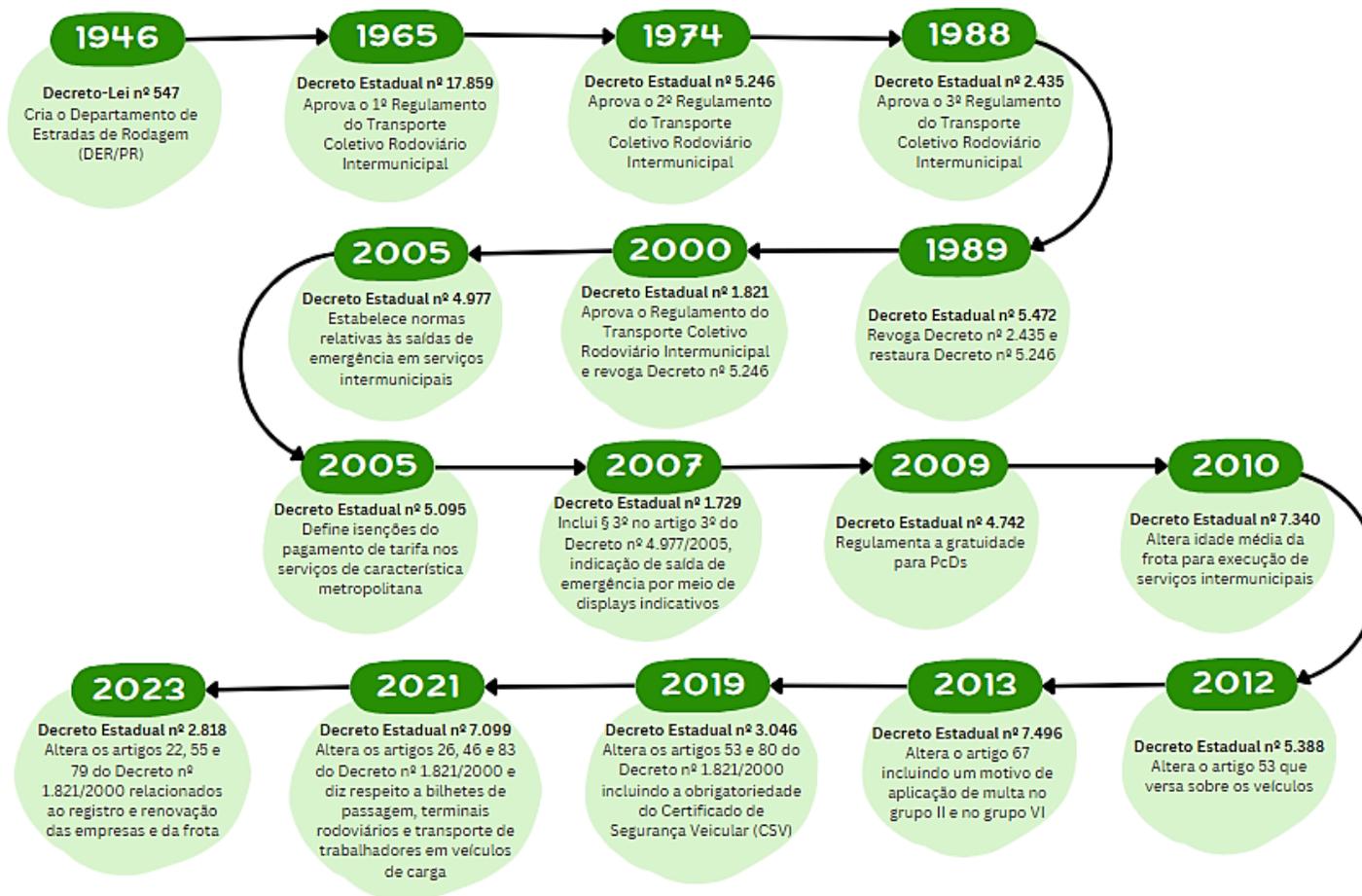
O Regulamento do Transporte, aprovado pelo Decreto Estadual nº 1.821/2000, está em vigor até a presente data, com modificações efetuadas ao longo dos anos, visando adequar o regulamento às necessidades encontradas, conforme exposto no Quadro 1 e na Figura 1.

Quadro 1 – Síntese do histórico legislativo acerca do transporte intermunicipal no Paraná

DECRETO ESTADUAL	SÚMULA
Nº 4.977, 15 de junho de 2005	Estabelece normas relativas às saídas de emergência em serviços intermunicipais
Nº 5.095, de 19 de julho de 2005	Define isenções do pagamento de tarifa nos serviços de característica metropolitana
Nº 1.729, de 31 de outubro de 2007	Inclui § 3º no artigo 3º do Decreto nº 4.977/2005, indicação de saída de emergência por meio de displays indicativos
Nº 4.742, de 15 de maio de 2009	Regulamenta a gratuidade para Pessoas com Deficiência (PcD)
Nº 7.340, de 8 de junho de 2010	Altera a idade média da frota para execução de serviços intermunicipais
Nº 5.388, de 24 de julho de 2012	Altera o artigo 53 que versa sobre os veículos
Nº 7.496, de 4 de março de 2013	Altera o artigo 67, incluindo um motivo de aplicação de multa no grupo II e no grupo VI
Nº 3.046, de 14 de outubro de 2019	Altera os artigos 53 e 80 do Decreto nº 1.821/2000, incluindo a obrigatoriedade do Certificado de Segurança Veicular (CSV)
Nº 7.099, de 10 de março de 2021	Altera os artigos 26, 46 e 83 do Decreto nº 1.821/2000 e diz respeito a bilhetes de passagem, terminais rodoviários e transporte de trabalhadores em veículos de carga
Nº 2.818, de 14 de julho de 2023	Altera os artigos 22, 55 e 79 do Decreto nº 1.821/2000 relacionados ao registro e à renovação das empresas e da frota

Fonte: Paraná (2005b, 2005c, 2007, 2009, 2010, 2012, 2013, 2019, 2021, 2023b). Elaboração: FEPESE (2023)

Figura 1 – Linha do tempo do histórico legislativo acerca do transporte intermunicipal do Paraná



Elaboração: FEPESSE (2023)

2.3 SÍNTESE HISTÓRICA DO QUADRO FUNCIONAL DA COORDENADORIA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO COMERCIAL

Na década de 1980, o Departamento dos Serviços de Transporte Rodoviário Comercial, vinculado à Secretaria de Estado dos Transportes, possuía um quadro funcional com cerca de 50 colaboradores administrativos na sede de Curitiba. A maioria deles possuía nível superior, com diversos estagiários de nível superior e médio. O departamento empregava, aproximadamente, 100 agentes de fiscalização atuando em campo, com quadro próprio de fiscal de transporte coletivo.

Ao longo dos anos, parte do quadro funcional efetivo foi transferido, ou se aposentou, não havendo suas vagas repostas por outros profissionais qualificados mediante a realização de concursos públicos para ingresso no órgão.

Em 1996, o Governo do Estado estabeleceu um novo quadro de carreiras, optando por abolir o cargo de fiscal de transporte coletivo, resultando na classificação dos agentes de acordo com seus níveis de escolaridade, dificultando a manutenção de horário diferenciado de trabalho para atender à demanda do transporte intermunicipal, que, geralmente, ocorria fora do horário de expediente administrativo.

O término do quadro próprio de fiscal de transporte coletivo impactou negativamente o exercício da função, uma vez que complexificou a implementação de turnos de trabalho e o pagamento de gratificação aos agentes.

Nesse cenário, destaca-se que, nos últimos cinco anos, mais de dez funcionários efetivos que trabalhavam na CTRC se aposentaram, restando quatro servidores efetivos para gerenciar todo o sistema de transporte intermunicipal de passageiros do estado, sendo dois de nível superior e dois de nível médio.

3 MAPEAMENTO E ANÁLISE DOS FLUXOS DE ATIVIDADES DA COORDENADORIA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO COMERCIAL (CTRC)

Com base no *Regulamento do Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Paraná* e na estrutura atual da CTRC, foi evidenciado o mapeamento das atividades relacionadas à gestão e à fiscalização do Sistema de Transporte Rodoviário, de forma a identificar e a estruturar o fluxo de ações e de informações, além de destacar quais setores ou órgãos estão envolvidos em cada processo e quais são as demandas existentes para o cumprimento das atribuições do DER/PR no sistema.

A CTRC é composta por quatro servidores efetivos administrativos. Destes, dois têm nível superior (um engenheiro e uma economista e advogada, esta ocupando o cargo de coordenadora do setor) e dois têm nível médio. Ademais, a coordenadoria conta com dois servidores terceirizados de nível superior (uma contadora e uma estatística) e, ainda, com cinco estagiários (um de nível superior e quatro de nível médio).

No que diz respeito à fiscalização, a coordenadoria tem 40 agentes credenciados para fiscalização em campo. A maioria, além de exercer a função de fiscal, também realiza serviços administrativos nos escritórios regionais do DER/PR.

Essa situação se explica pelo fato de que não ocorreu a substituição dos funcionários que se aposentaram e não houve, recentemente, concurso público para a contratação de novos profissionais para os cargos, como já evidenciado em 2.3. O número de funcionários atualmente pode ser insuficiente para a gestão do transporte de passageiros do estado do Paraná, considerando seu tamanho e sua complexidade.

3.1 ATIVIDADES DA GESTÃO DE REGISTRO DE EMPRESAS E DE FROTA

As atividades de registro e de renovação de empresas e de frotas, bem como de inclusão e de exclusão de veículos nas frotas registradas, são realizadas pelo Setor de Registro, que conta com um servidor efetivo e dois estagiários, todos de nível médio, para dar

atendimento as demandas na sede do DER/PR. Nas superintendências regionais, os agentes de fiscalização também atendem a essas demandas administrativas.

O procedimento abordado neste tópico é baseado nos artigos 54 e 55 do *Regulamento do Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Paraná*, que estabelece:

Art. 54 - Os veículos constituintes da frota operante das transportadoras destinadas a execução dos serviços outorgado ou autorizados, serão registrados no DER/PR, o qual fornecerá, em uma única via, o respectivo certificado de registro da frota.

Art. 55 - Anualmente, a transportadora deverá renovar o registro da empresa e de sua frota perante o DER, mediante nova apresentação dos documentos válidos exigidos no art. 22 e seus parágrafos (PARANÁ, 2023a, p. 21).

A solicitação de renovação de registro de empresa e de frota, bem como a inclusão e a exclusão de veículos na frota registrada, é requerida pela transportadora anualmente, sendo orientada a fazê-la, no mínimo, 30 dias antes do vencimento do cadastro vigente, para evitar a suspensão pelo atraso na solicitação.

Os requerimentos devem ser enviados, por e-mail, aos escritórios do DER/PR de circunscrição da empresa, sendo analisados os documentos obrigatórios apresentados por ela. Os documentos enviados devem estar separados por assunto e em formato .pdf. A renovação exige praticamente todos os requisitos de primeiro registro, visando manter a condição de registro original.

Atualmente, são cinco as modalidades de registros disponíveis no DER/PR, sendo elas:

- I. Linha Regular
- II. Fretamento Geral (todas as licenças entre todos os municípios do estado)
- III. Fretamento Exclusivo de Estudantes e Funcionários em Região Metropolitana
- IV. Fretamento Exclusivo Turístico (agência de viagem, com veículo próprio)
- V. Fretamento Exclusivo de Trabalhadores Rurais.

Para as duas primeiras modalidades, a empresa não pode ser optante do Simples Nacional.

O Simples Nacional é um regime compartilhado de arrecadação, cobrança e fiscalização de tributos aplicável às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte, previsto na Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006 (BRASIL, [202-], não paginado).

As modalidades de registro de empresas e de frotas estão disponíveis no site do DER/PR, para que as empresas transportadoras possam escolher a que pretendem operar, observados os critérios relacionados a cada modalidade, que envolvem a categoria tributária da empresa.

Após o recebimento e a análise da documentação pelo DER/PR, o transportador recebe um e-mail em resposta informando se a documentação está completa. Em caso positivo, é protocolado o processo. Caso contrário, é solicitada a complementação de documentos. A análise dos e-mails e dos processos, bem como a conclusão e a emissão dos documentos resultantes, quando for o caso, é realizada por ordem de chegada.

Quando deferido o pedido, o registro da empresa e de seus veículos é gerado, com posterior encaminhamento para o e-mail de cadastro do transportador no DER/PR, que deve portar o documento durante as viagens.

A inclusão e/ou a exclusão de veículos da frota pode ser efetuada, quando for o caso, no mesmo requerimento da renovação, e sempre deverá ser apresentada a relação descritiva dos veículos que a transportadora pretende renovar, excluir e incluir simultaneamente no mesmo procedimento, o que não impede a empresa de requerer a inclusão e a exclusão de veículos de sua frota a qualquer momento, independente da renovação do registro da empresa.

Além dos e-mails exclusivos para protocolar pedidos de renovação de registro e de frota, por região, os transportadores também contam com um serviço de orientação, realizado pelo aplicativo WhatsApp, em conta comercial, diretamente com o setor de registro.

De acordo com o artigo 53 do regulamento, os veículos utilizados na frota para linhas do sistema metropolitano e rodoviário devem ter, no máximo, até 15 anos. Há exceção para veículos de, no máximo, 20 anos, quando:

- I. Nas linhas e serviços regulares, onde o pavimento do trecho operado apresente comprovadas condições precárias de tráfego, enquanto perdurar a situação;
- II. Nas linhas e serviços regulares operadas em caráter provisório, através de requisição de serviço;
- III. Nas linhas com fator de ocupação abaixo de 60% (sessenta por cento) do fator de ocupação adotado na planilha tarifária (PARANÁ, 2023a, p. 20).

A autorização para uso de veículos com mais de 15 anos é efetuada em processo separado da renovação normal da frota, em que a empresa fundamenta o pedido e o DER/PR

analisa se a linha requerida para uso se enquadra em uma das exceções do regulamento, emitindo o certificado em separado e com a anotação de uso exclusivo na linha permitida.

Nenhum veículo é aceito pelo DER/PR para executar serviço de transporte intermunicipal sem que tenha inspeção mecânica realizada por inspetora cadastrada no Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), exceto os da modalidade cinco, que operam transporte de trabalhadores rurais em colheitas e plantios, para os quais existe a exceção de a vistoria ser aprovada por engenheiro mecânico com registro no Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA).

Além das inspeções mecânicas, os veículos estão sujeitos às vistorias técnicas do DER/PR, que, para veículos zero, é executada diretamente no departamento, com agendamento de data e de hora, e a partir de um ano é realizada junto com a inspeção mecânica pela inspetora cadastrada no Inmetro.

Os dados dos veículos, como marca, modelo, ano, capacidade, chassi, número de eixos, banheiro, acessibilidade, entre outros, são coletados e fazem parte dos relatórios de Gestão de Registro de empresas e de frotas do DER/PR.

A principal dificuldade do setor de registro é a conferência manual de documentos obrigatórios que, a depender da quantidade de veículos que compõem a frota, pode ser exaustiva e estar sujeita a erros.

No novo sistema de gestão do transporte que está em desenvolvimento, todas as exigências serão validadas pelo próprio sistema, facilitando a gestão do setor e evitando erros de conferência de documentos ou de digitação.

3.2 GESTÃO DAS LINHAS DOS SERVIÇOS REGULARES

Da equipe que compõe a CTRC, fazem parte da gestão dos serviços regulares dois servidores efetivos, incluindo a coordenadora, bem como duas servidoras terceirizadas (contadora e estatística).

A gestão de serviços regulares foi identificada como a mais frágil da coordenadoria, pois depende de dados reais para análise e acompanhamento das demandas, dos cálculos e do planejamento, e por não ter sistema adequado de coleta e de tratamento de dados, além de depender que as empresas forneçam essas informações.

3.2.1 GESTÃO DE DADOS ESTATÍSTICOS E CONTÁBEIS

De acordo com o parágrafo único do art. 35 do *Regulamento do Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Paraná*, qualquer alteração de horário e de frequência de viagem deve conter justificativa baseada em dados estatísticos.

Art. 35 § Único – As alterações de horários e das frequências de viagens, a ex-offício ou a requerimento das transportadoras, deverão conter justificativas através de dados estatísticos que demonstrem essa necessidade, e, no caso de mais de uma transportadora operando o mesmo itinerário, serão estabelecidas faixas visando o disciplinamento dos horários (PARANÁ, 2023a, p. 14).

Não existe sistema de coleta de dados automático nas origens (venda de passagens). Os dados coletados são disponibilizados pelas próprias operadoras, sem facilidade de acesso para conferência pelo órgão gestor.

O Movimento Mensal de Passageiros por Horário (MMPH) é desenvolvido pelas transportadoras e enviado ao departamento mensalmente em formato de planilha Excel, dificultando seu uso e seu controle de forma eficiente.

Não existe sistema de coleta de dados financeiros eletrônicos e automáticos, cabendo ao DER/PR a obtenção dos dados de forma manual, impedindo estudos de diversos fatores relacionados ao controle e ao cálculo tarifário.

Atualmente, no DER/PR, os dados de demanda são fornecidos pelas empresas operadoras dos transportes metropolitano e rodoviário por meio de informações eletrônicas enviadas para a Companhia de Tecnologia da Informação e Comunicação do Paraná (Celepar) por um canal criado com este objetivo, em que são coletados dados relacionados ao MMPH.

Os dados do MMPH são utilizados nas tomadas de decisão para requerimentos que a empresa venha a solicitar. Para autorizar ou não a paralisação de linhas, ou a exclusão de algum horário, por exemplo, é realizada uma verificação da quantidade de passageiros informados no MMPH.

Apesar de o MMPH fornecer dados sobre a demanda de cada linha ofertada, ainda não há um controle da categoria dos usuários que embarcam, portanto não é possível quantificar quantos estudantes utilizam o transporte metropolitano, ou quantos idosos são transportados em cada horário, por exemplo.

3.2.2 GESTÃO DE ITINERÁRIOS

Os itinerários das linhas de transporte rodoviário e metropolitano que estão em funcionamento atualmente, em sua maioria, pouco diferem daqueles de quando as linhas foram criadas. Melhorias no trajeto, como a escolha de ruas pavimentadas para trafegar com o veículo, fizeram-se necessárias ao longo do tempo. Atualmente, esse tipo de modificação é rara, pois a maioria das rodovias dos trajetos são pavimentadas.

Alterações operacionais podem ser requeridas pelas empresas atuantes no serviço de transporte, tais como:

1. Mudança no itinerário
2. Prolongamento de linha
3. Correção de quilometragem
4. Modificação de ponto de seção
5. Paralisação de linha
6. Modificação de horário, de tempo e de frequência.

Para uma empresa requerer alterações operacionais, ela deve enviar por e-mail, seguindo o *Modelo de Requerimento para Alterações Operacionais em Linha Regular* disponível no site do DER/PR (ver Anexo II – Modelo de requerimento para alterações operacionais em linha regular), o requerimento contendo as informações da empresa, a indicação do pedido e a justificativa técnica e legal baseada no *Regulamento do Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Paraná*, com outros documentos exigidos e que são divulgados no site do DER/PR (conforme consta no Anexo III – Documentos para requerer alterações operacionais). Cabe salientar que é necessário informar qual é o trajeto atual da linha, a modificação que está sendo solicitada e o motivo pelo qual é necessária a mudança.

A aprovação do pedido requerido pela empresa só é executada se a mudança pretendida trazer reais benefícios aos passageiros e, para isso, são verificados dados secundários constantes em mapas e ferramentas de geolocalização para analisar a solicitação efetuada. O aumento da quilometragem da linha e do tempo de viagem são exemplos de quesitos que devem ser analisados neste tipo de requerimento. Caso se faça necessário, a equipe do DER/PR pode ir a campo realizar a verificação.

3.2.3 GESTÃO DE CÁLCULO E DE SEÇÕES TARIFÁRIAS

Pertinentemente às seções tarifárias, da mesma forma que os itinerários, as seções foram definidas quando as linhas foram criadas. As mudanças ocorridas se deram,

principalmente, quando as competências do transporte urbano foram transferidas para os municípios, acarretando mudanças nas seções que passavam pelas linhas criadas por estes. Atualmente, essas seções já foram corrigidas.

A solicitação de inclusão ou de exclusão de seção tarifária pode ser efetuada pelo sistema do DER/PR. No caso de o pedido ser de inclusão, há uma verificação do trecho requisitado.

No sistema rodoviário, as categorias são divididas em crianças de até seis anos, PcDs, idosos com mais de 65 anos e militares estaduais quando fardados e em serviço, sendo isentas do pagamento da tarifa nos serviços rodoviários. No sistema metropolitano, além das gratuidades citadas, há também a de estudantes, que têm direito a pagar meia tarifa (ROCHA, 2021).

O artigo 2º da Portaria nº 001/2020-DOP, da Diretoria de Operações (DOP) do DER/PR, determina que:

Art. 2º - As empresas prestadoras de serviço, de Transporte Público Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros poderão conceder descontos, sobre o preço da tarifa máxima autorizada pelo DER/PR, nas linhas e seções operadas em caráter de exclusividade, de forma a não causar concorrência desleal, com outras prestadoras de serviço do Sistema Intermunicipal de Passageiros (DER, 2020, p. 1).

Conforme citado, as empresas que operam linhas com exclusividade podem fornecer descontos aos passageiros em dias e horários que considerarem estratégicos, por exemplo em horários de menor demanda. Até o décimo dia útil do mês subsequente, as empresas deverão fornecer ao DER/PR o MMPH de todas as linhas, indicando quando, onde e quanto de desconto foi ofertado. Caso a empresa não opere com exclusividade, é necessário solicitar autorização ao DER/PR por e-mail.

Os dados referentes aos custos são entregues ao DER/PR pelas empresas cadastradas com simples conferência.

O departamento fornece o modelo de quadro de despesa e de receita para preenchimento por parte das empresas com envio mensal com o quadro geral, separados por categoria do transporte (metropolitano e rodoviário). Esses documentos são conferidos por uma contadora do DER/PR e, caso ocorra divergência de informação, são devolvidos para correção. Não há um controle efetivo de separação entre fretamento e transporte regular, mas é orientado às empresas realizarem a divisão dessas categorias.

Para o cálculo dos custos, são utilizadas informações atualizadas para o período determinado. Uma dificuldade encontrada nesta pesquisa é o fato de que a quantidade e a região de compra influenciam o preço para o cálculo de custos.

Há intenção de negociar um convênio com o Nota Paraná, programa do estado que incentiva a exigência de nota fiscal no momento de compra. Por meio do Programa “Menor preço”, é possível pesquisar o menor preço de um produto, o que facilitaria o cálculo dos custos do transporte. Hoje, esses valores são pesquisados por e-mail e por telefone, e não há garantia de que seja o melhor preço de mercado (PARANÁ, [202-], [2023]).

Em relação aos custos com salários, estes também são fornecidos pelas empresas, por meio de quadros que contêm informação sobre o salário de cada funcionário registrado na empresa. Cabe ressaltar que uma problemática é a existência de algum funcionário que realize mais de um tipo de operação, como a de transporte rodoviário e a de fretamento, por exemplo, e que conste duas vezes nos custos.

Para reajuste da tarifa, é executado o levantamento de preços dos últimos 12 meses de todos os índices que compõem a planilha de custos, além de utilizar as informações mensalmente fornecidas pelas empresas. Quando há aumento no custo do transporte, pode ocorrer o aumento do preço da passagem, assim como também é possível ocorrer uma diminuição deste valor.

O transporte metropolitano é isento do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias (ICMS), diferentemente do transporte rodoviário, que deve conter o imposto em sua planilha de custos.

Os custos de salários que são incorporados aos cálculos da tarifa são os estabelecidos pela Convenção Coletiva de Trabalho 2022/2024 (SITTROTOL, 2022).

3.2.4 GESTÃO DOS TERMINAIS RODOVIÁRIOS

Os terminais rodoviários são de responsabilidade dos municípios. As prefeituras aprovam o projeto, constroem e reformam. São elas as responsáveis por administrar os terminais e pela cobrança da taxa de embarque.

Cabe ao DER/PR o ajuste das linhas de acordo com possíveis alterações na quilometragem devido às mudanças ou à implantação de novos terminais rodoviários.

3.2.5 GESTÃO DOS PONTOS DE PARADA

Os pontos de parada foram construídos de acordo com o crescimento da demanda para este serviço. Para a sua alteração, a empresa deve solicitar a mudança por e-mail ao DER/PR, que analisará o pedido levando em consideração quesitos como higiene, conforto e preços praticados no local, prezando pela melhor qualidade para o usuário.

Faz-se necessária uma parada a cada quatro horas de viagem para descanso do motorista, como recomenda a Lei Federal nº 13.103, de 2 de março de 2015, que dispõe sobre exercício da profissão de motorista e proíbe mais de cinco horas e meia ininterruptas de viagem.

Art. 67-C. É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas. [...]

§ 1º-A. Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção (BRASIL, 2015, não paginado).

3.2.6 GESTÃO DE SERVIÇOS ESPECIAIS – FRETAMENTO

A gestão dos serviços especiais (licenças) é executada exclusivamente pela coordenadora, sem equipe administrativa disponível para apoio, mas conta com um analista da Celepar para atender às demandas de sistema, mediante ordem de serviço.

As licenças de fretamentos estão informatizadas e, por isso, não dependem de servidores da CTRC para sua emissão, que é efetuada pela própria transportadora direto no site do DER/PR, mediante chave e senha inicial fornecidas no ato do registro. Sente-se a necessidade de atualização do sistema utilizado e, futuramente, a criação de aplicativos para facilitar o uso pelas transportadoras.

Os sistemas de emissão de licenças de fretamento são para Licença de Fretamento Eventual (LFE) e Licença de Fretamento Contínuo (LFC), que estão disponíveis a todos os transportadores e os veículos registrados, de acordo com a modalidade de registro escolhida perante o DER/PR.

De acordo com a modalidade de registro, a empresa escolhe as licenças que pode emitir via sistemas de licenças, e o próprio sistema regula qual emissão é permitida após a escolha da transportadora em seu cadastro, impedindo a disponibilização de licenças que não

condizem com o registro efetuado no DER/PR, como as exclusivas para optantes de opção tributária do Simples Nacional.

Todas as licenças possuem dados obrigatórios, de acordo com a modalidade e sem os quais a licença não poderá ser concluída. Cumpridas as exigências do sistema, as licenças poderão ser impressas e deverão ser portadas nos veículos que a executarão, com o contrato da viagem e a nota fiscal (CTe-OS 67¹), conforme especificado em 3.3.8.

Para emissão das LFEs, o transportador paga uma taxa de emissão anual para todas as solicitações que precisará realizar ao ano. Para emissão das LFCs, o transportador pagará uma taxa por licença, sendo a Guia de Recolhimento Único (GRU) emitida pelo próprio sistema de licença, que somente a liberará para impressão após registrado o pagamento, realizado por meio de sistema de cobrança.

3.2.7 GESTÃO DE GEOPROCESSAMENTO

A CTRC não tem equipe, tampouco infraestrutura adequada para gestão de geoprocessamento, sendo dependente da colaboração de servidores externos para a criação e a manutenção deste que é um elemento essencial para o planejamento e o controle eficiente do sistema.

As linhas, os pontos de paradas, os abrigos e os outros dados de campo relacionados não estão mapeados de forma georreferenciada, de modo a facilitar o controle da coordenadoria, que está se esforçando em levantar os dados de itinerários com levantamento de pontos com e sem abrigos e baias para criar o banco de dados georreferenciados necessários para uma boa gestão do sistema atual e futuro, após novas licitações.

A CTRC efetuou o levantamento dos itinerários, rua por rua, de todas as linhas existentes no estado para depois buscar a ferramenta necessária para seu mapeamento de forma georreferenciada.

3.3 GESTÃO DE FISCALIZAÇÃO

A competência para fiscalização dos serviços de transportes rodoviários intermunicipais de passageiros é atribuída ao Poder Executivo Estadual, que, no caso do Paraná, se subdivide em dois órgãos, a saber:

¹ Conhecimento de Transporte Eletrônico para Outros Serviços, modelo 67.

- » **AMEP:** criada em 2023, tem objetivo de coordenar as Funções Públicas de Interesse Comum (FPIC), nas regiões metropolitanas e nas aglomerações do estado do Paraná (AMEP, 2023).
- » **DER/PR:** tem a responsabilidade de gerenciar o sistema rodoviário estadual, suas principais funções incluem planejar, executar e supervisionar todos os aspectos técnicos e administrativos relacionados aos estudos, aos projetos, à construção, à manutenção, à operação e à administração de estradas e de obras rodoviárias (DER/PR, [202-]a).

3.3.1 COMPOSIÇÃO DA FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE INTERMUNICIPAL GERIDO PELO DER/PR

A gestão do setor responsável pela fiscalização dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros requer uma divisão organizada de tarefas. Isso inclui a administração, que se encarrega do planejamento e do controle das atividades relacionadas, e a supervisão de fiscalização em campo, em que ocorre o controle direto das empresas e dos veículos envolvidos na prestação dos serviços.

3.3.2 EQUIPE DE GESTÃO ADMINISTRATIVA

A equipe relativa à gestão administrativa da fiscalização é composta quase em sua totalidade pela Coordenadora de Transporte Rodoviário Comercial. O quadro é constituído por uma funcionária de nível médio, a qual é responsável por todo o controle dos Boletins de Ocorrência (BOs) e dos autos de infração, somado à colaboração dos fiscais da sede para cadastro de relatórios e de boletins de campo.

O controle de fiscalização é executado manualmente, sem sistema eletrônico para a maioria das ações, bem como para preenchimento de BO em campo, além de relatórios, criados em sua maioria em planilhas Excel.

A maioria dos agentes de fiscalização do transporte rodoviário comercial exerce outras funções, e, por isso, não podem atuar de forma exclusiva como fiscais.

3.3.3 EQUIPES DE FISCALIZAÇÃO DE CAMPO

Atualmente, a equipe de fiscalização do DER/PR é composta por cerca de 40 fiscais no setor de transporte de passageiros. Contudo, a maioria desses servidores não atua exclusivamente como agente de fiscalização, uma vez que também exercem outras funções administrativas ou de campo. Pertinentes aos outros setores do DER/PR, o atendimento administrativo exercido pelos fiscais tem jornada de trabalho comercial (oito horas diárias).

Hoje, dos 312 terminais rodoviários e 18 metropolitanos existentes no estado, somente o Terminal Rodoviário de Curitiba tem fiscalização mais ostensiva em relação aos demais.

Em Curitiba, existem quatro fiscais exclusivos, que se revezam em viagens e plantões de rodoviária. O cenário ideal envolveria, no mínimo, três funcionários em cada turno de seis horas, totalizando 18 por dia. Eles estariam disponíveis durante os horários de operação das linhas regulares, além dos períodos dedicados à fiscalização de campo.

A equipe de campo se segmenta entre viagens de fiscalização (blitze) e atendimento de plantões na rodoferroviária. No período de uma semana, a equipe viaja para executar a fiscalização em rodovias, em semana subsequente atende ao terminal, e essa rotina se reveza semanalmente.

Nas demais superintendências, a fiscalização se concentra nas operações especiais de campo (blitze), a qual resta os terminais rodoviários a serem atendidos em situações de reclamação de usuários e/ou de denúncias de concorrência entre operadoras.

3.3.4 RECURSOS TECNOLÓGICOS DISPONÍVEIS PARA A EXECUÇÃO DA FISCALIZAÇÃO

No que tange aos recursos tecnológicos ofertados ao DER/PR, inexistem ferramentas para a gestão administrativa, tampouco para o exercício da fiscalização de campo. Já para a atuação da fiscalização, evidencia-se a escassez de frota disponível para os deslocamentos dos servidores, em regra disponibilizada após uso de outros setores e, muitas vezes, inadequada para viagens de longa distância.

Ademais, foram identificadas questões relacionadas à insuficiência ou à indisponibilidade de celulares para todos os fiscais, bem como à inexistência de aplicativos e/ou de softwares para a facilitação e a automatização das rotinas de fiscalização, como as operações do DER/PR (blitze).

Verifica-se, ainda, a falta de estrutura física, como um escritório móvel que promova condições mais favoráveis ao trabalho de fiscalização que, muitas vezes, pode ocorrer durante à noite e/ou em locais sem infraestrutura adequada, principalmente em termos de segurança para os servidores envolvidos.

3.3.5 ITENS FISCALIZADOS PELO DER/PR

Com variações de acordo com a localização e a natureza do serviço prestado, que pode ser um serviço público de linha regular ou um privado (fretamento), a função de fiscalização tem

a orientação de verificar imediatamente durante a abordagem todos os elementos que determinam a conformidade na prestação dos serviços intermunicipais, incluindo a empresa, o veículo e a viagem.

3.3.6 ITENS FISCALIZADOS REFERENTES ÀS EMPRESAS OPERADORAS

Para realizar a atividade de transporte de passageiros, é necessário que a empresa tenha um registro válido no DER/PR. Essa condição é comprovada durante as fiscalizações pela apresentação do Certificado de Registro da Empresa.

Caso a empresa não estiver de posse desse documento obrigatório, ela será autuada por não portar a documentação solicitada. Todavia, é importante ressaltar que a ausência desse registro pode indicar que a empresa está em operação de forma clandestina, o que pode resultar em sanções mais severas de acordo com as regulamentações vigentes.

3.3.7 ITENS FISCALIZADOS REFERENTES AOS VEÍCULOS

Para executar serviço de transporte rodoviário intermunicipal, o veículo deve ser registrado no DER/PR, para uso na atividade em execução, observada a idade veicular permitida para o serviço relacionado e autorização pertinente à viagem em execução.

Todos os veículos, independentemente do serviço em atuação e dos demais itens exigidos pelo *Código de Trânsito Brasileiro (CTB)*, devem conter: inspeção mecânica e apólice de seguro válidas.

A falta de porte desses documentos pode afetar a segurança, motivo pelo qual se toma a medida administrativa de retenção, que exige a prova de existência dos documentos válidos para liberação do veículo.

3.3.8 ITENS FISCALIZADOS REFERENTES ÀS VIAGENS

Para executar linha regular, a empresa deve portar, no ato fiscalizatório, as tabelas de horários e de preços homologadas pelo DER/PR e cumprir os horários e os preços nelas estabelecidos.

Para executar o serviço de fretamento, a empresa deve portar, no ato fiscalizatório, a licença específica para a viagem em execução, emitida no site do DER/PR, o contrato de prestação de serviço assinado pelas partes envolvidas, a nota fiscal (CTe-OS 67) específica para transporte de passageiros e a vinculada ao contrato e à licença.

3.3.9 ITENS FISCALIZADOS REFERENTES AOS MOTORISTAS

Para o exercício da função de motorista de transporte intermunicipal de passageiros, o funcionário deve comprovar, além da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), no mínimo categoria D, outros requisitos obrigatórios, tais como: Carteira Nacional de Saúde (CNS) – atestado de saúde ocupacional válido – e curso específico de transporte de passageiros e/ou escolar.

No que se refere ao descanso dos motoristas e às condições de trabalho, não há, atualmente, ferramentas necessárias para a fiscalização específica, e juntamente ao vínculo empregatício do motorista com a empresa operadora, a regulamentação exige vínculo vigente, mas não existem recursos adequados para impedir que os motoristas sem vínculos executem viagens e, principalmente, para impedi-los de ultrapassar a carga horária máxima estabelecida por lei, o que compromete a segurança da viagem.

De modo geral, estima-se que a maioria dos funcionários que atuam em veículos que circulam em linhas regulares rodoviárias possuem vínculo trabalhista atrelado à Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) com a empresa, entretanto, em relação aos que atuam em ônibus de fretamento, a realidade é bem diferente, pois, geralmente, são contratos particulares e de categoria Pessoa Jurídica (PJ).

No que tange à identificação visual dos prepostos (motoristas e funcionários de agências de venda de passagens), ou seja, ao uso de uniformes e de crachás, não há ocorrência de multas relacionadas a esse aspecto, todavia é recomendada a sua utilização, de modo que o usuário do transporte possa identificar o funcionário que está na direção do veículo.

3.3.10 ITENS FISCALIZADOS REFERENTES AOS USUÁRIOS (PASSAGEIROS)

As linhas regulares estão dispensadas de bilhete de passagem para as crianças de colo de até cinco anos, o que não ocorre nos fretamentos, em que elas devem obrigatoriamente estar relacionadas na lista e a quantidade de assentos é limitada a 30% da capacidade do veículo.

Para viajar em serviço de transporte coletivo intermunicipal público, é necessária a identificação do passageiro no bilhete de passagem, quando se tratar de linha regular, e na lista de passageiros, quando se tratar de serviço de fretamento. Todas as licenças de fretamento exigem a identificação dos passageiros no ato da emissão da licença e de forma direta no site.

No fretamento eventual, pode haver troca de até 30% da locação do veículo, desde que preenchido o campo complementar da lista com o nome dos passageiros substitutos, sem rasurar as informações dos passageiros ausentes.

No fretamento contínuo, a lista de passageiros pode ser acrescida enquanto houver lugares disponíveis, com a emissão da licença atualizada. Após lotado o veículo, somente poderá ser alterada mensalmente mediante a exclusão de um e substituição por outro, sendo respeitada a capacidade do veículo. Nesse fretamento, caso seja contratado por empregadora e para turnos de revezamento, existe a exceção de os funcionários serem identificados por crachá.

Nos serviços eventuais, existem exceções para preenchimento da lista de passageiros sem emissão da licença, caracterizado em formulário próprio e sempre antes do embarque, para caso de velórios e de translados de aeroportos.

O transporte de crianças e de adolescentes deve observar as regras do *Estatuto da Criança e do Adolescente* (ECA), em caráter de responsabilidade das empresas e com o fiel cumprimento das normas vigentes. Não cabe ao DER/PR autorizar o transporte destes em condições diversas das exigidas em leis vigentes.

Todas as irregularidades constatadas nas ações de fiscalização são relatadas pelos agentes de fiscalização no BO emitido no ato fiscalizatório e depois encaminhado para análise da coordenadoria, que emitirá os autos de infrações constatados pelo relatório e comparados com os dados de sistema.

3.3.11 MEDIDAS ADMINISTRATIVAS RELACIONADAS À FISCALIZAÇÃO

A fiscalização dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros é realizada com base em regulamento aprovado pelo Decreto Estadual nº 1.821, de 28 de fevereiro de 2000, em que estão tipificadas as irregularidades passíveis de autuação, por grupo de gravidade compatível, previstas no artigo 67 do referido regulamento.

O texto do regulamento vigente não traz a separação adequada das medidas administrativas de retenção e de apreensão. Na prática, podem ocorrer em diversas situações, e os agentes são orientados a cumprir esses procedimentos.

A retenção do veículo é efetuada se a irregularidade que lhe deu causa for passível de correção no local. Desse modo, como exemplo, tem-se o extintor vazio, em que, caso haja local próximo, o transportador poderá comprar e corrigir a infração, e, em sequência, continuar a viagem. Essa correção não anula a penalidade, em caráter de multa, aplicada ao caso.

A apreensão ou a retirada de circulação ocorrerá quando o motivo que lhe deu causa não for passível de solução no local. Por exemplo, têm-se a inspeção mecânica e o seguro vencido. Em situação similar, a empresa deve abrir processo administrativo de liberação, provando ter regularizado a situação, para a liberação administrativa mediante pagamento das taxas de estadia, referente à guarda do veículo, quando for o caso.

A medida administrativa de apreensão ou de retirada do veículo de circulação enfrenta, entre outras, as seguintes dificuldades:

- a** Ausência de pátio seguro para recolhimento e armazenamento dos veículos retirados de circulação até a sua liberação. Ademais, a maioria dos pátios das polícias rodoviárias são pequenos e o ato remete aos policiais como fiéis depositários dos veículos, o que prejudica a efetivação das ações pela fiscalização, que depende da autoridade de circunscrição sobre a via.
- b** Ausência de transbordo para conduzir os passageiros até os seus destinos, o que dificulta a retirada do veículo de circulação, posto que, muitas vezes, dentre os passageiros, há crianças, idosos e pessoas em situação de doença.

Para ambos os casos, a fiscalização do transporte intermunicipal utiliza o amparo legal existente no CTB, mais especificamente no artigo 270, § 5º, que permite a liberação do veículo quando se tratar do transporte de passageiros, observado o motivo que lhe deu causa, evitando-se a responsabilização do agente em caso de acidente após liberação.

Art. 270. § 5º. A critério do agente, não se dará a retenção imediata, quando se tratar de veículo de transporte coletivo transportando passageiros ou veículo transportando produto perigoso ou perecível, desde que ofereça condições de segurança para circulação em via pública (BRASIL, 1997, não paginado).

3.3.12 PENALIDADES RELACIONADAS À FISCALIZAÇÃO

As irregularidades passíveis de aplicação de penalidade pela CTCR, vinculada ao DER/PR, estão elencadas no artigo 67 do regulamento vigente.

A aplicação das penalidades pode ocorrer em duas etapas, sendo elas: a primeira mediante a elaboração do BO no ato fiscalizatório pelo agente de fiscalização, e a segunda mediante a emissão do auto de infração pela CTCR.

A maioria dos autos de infração relacionados ao transporte intermunicipal de passageiros ocorre em função do BO e após comparação com a situação fática da empresa no sistema. Todavia, podem existir autos efetuados diretos pela coordenadoria, por exemplo pela

ausência de entrega de dados estatísticos, que não exige emissão de BO por agente, e em alguns casos de reclamações e de denúncias de usuários.

A tipificação das infrações previstas no artigo 67 do regulamento está distribuída por grupo, que corresponde à gravidade da irregularidade e tem valor proporcional a esta.

O valor das infrações é determinado em Unidade Padrão Fiscal do Paraná (UPFPR), assim a correção do valor ocorre automaticamente, de acordo com a variação desta, que é válida para todo o estado.

Em agosto de 2023, a UPFPR estava calculada em R\$ 132,82, definindo os valores das penalidades por grupo, conforme evidenciado na Tabela 1.

Tabela 1 – Grupos de penalidades fiscais definidos pelo DER/PR

UNIDADE PADRÃO FISCAL DO PARANÁ (UPFPR)			
2023 – AGOSTO			
R\$ 132,82			
GRUPO	UPFPR	TOTAL	EXEMPLOS
I	5	R\$ 664,10	Circular com a velocidade mínima inferior ao estabelecido
II	10	R\$ 1.328,2	Não portar documentos obrigatórios
III	15	R\$ 1.992,3	Defeito de equipamento obrigatório
IV	20	R\$ 2.656,40	Excesso de passageiros – ultrapassar a capacidade permitida
V	30	R\$ 3.984,60	Ausência de licença específica – uso de veículo não registrado
VI	50	R\$ 6.641,00	Operar serviço sem autorização – clandestinos

Fonte: Brasil (1997) e DER ([202-]c). Elaboração: FEPESE (2023)

Na Figura 2, são observadas quais as principais infrações descritas por grupo.

Figura 2 – Tabela de infrações por grupo no estado do Paraná

INFRAÇÕES POR GRUPO					
GRUPO I	GRUPO II	GRUPO III	GRUPO IV	GRUPO V	GRUPO VI
<p>a) Infrações das obrigações determinadas nos artigos 51 e 52.</p> <p>b) Atraso no horário de início de viagem.</p> <p>c) Inobservância de horários outorgados.</p> <p>d) Transporte de pessoas nas condições enumeradas no artigo 62.</p> <p>e) Transporte de bagagens ou encomendas fora dos lugares que lhes são destinados.</p> <p>f) Inobservância do artigo 30.</p>	<p>a) Retardamento nos terminais, no horário de partida.</p> <p>b) Falta de limpeza no veículo no momento da partida.</p> <p>c) Recusa de embarque e desembarque de passageiros nos pontos aprovados, sem motivo justificado.</p> <p>d) Transporte de passageiros sem a emissão do respectivo bilhete de passagem.</p> <p>e) Falta de legendas obrigatórias no veículo ou existência de inscrições não autorizadas na forma do artigo 48.</p> <p>f) Ausência no veículo quando na execução dos serviços especiais, do certificado de vistoria.</p> <p>g) Inobservância do disposto no artigo 38 e § 3º do artigo 46.</p> <p>h) Modificação de horários ordinários sem prévia autorização do DER/PR.</p> <p>i) Preenchimento incorreto da lista de passageiros do serviço especial.</p>	<p>a) Oposição à ação da fiscalização.</p> <p>b) Defeitos nos equipamentos originários de fabricação tais como luzes, para-brisas, espelhos retrovisores, bancos, e etc.</p> <p>c) Defeito ou falta de equipamento obrigatório.</p> <p>d) Interrupção de viagem por falta de equipamentos ou outros elementos essenciais à operação do veículo.</p> <p>e) Retardamento ou recusa da entrega de documentos estatísticos ou contábeis exigidos.</p> <p>f) Ausência de lista de passageiros no serviço especial.</p> <p>g) Inobservância do artigo 26.</p>	<p>a) Transporte de passageiros em número superior à lotação autorizada.</p> <p>b) Retardamento no fornecimento de transporte para os passageiros ou omissão das providências previstas no artigo 37.</p> <p>c) Manutenção de preposto em serviço, cujo afastamento tenha sido exigido, na forma do artigo 50.</p> <p>d) Cobrança de importância não autorizada, a qualquer título.</p> <p>e) Inobservância do disposto no artigo 59.</p> <p>f) Inobservância do parágrafo único do artigo 44.</p>	<p>a) Inobservância do contido no artigo 31 e seus parágrafos.</p> <p>b) Inobservância do contido no artigo 34 e seu parágrafo único.</p> <p>c) Omissão de viagem, salvo caso fortuito ou força maior.</p> <p>d) Inobservância do § 1º e 3º do artigo 8.</p> <p>e) Ausência de licença para viagem especial no veículo em serviço.</p> <p>f) Alteração do preço da passagem.</p> <p>g) Deixar de atender sectionamento.</p> <p>h) executar viagem em horário não autorizado.</p> <p>i) Inobservância do contido no artigo 85.</p> <p>j) Utilização de veículo em serviço sem vistoria válida.</p> <p>l) Inobservância do artigo 88.</p>	<p>a) Executar linha, explorar seção ou operar serviço sem autorização, sem prejuízo de outras sanções previstas em decretos, leis ou regulamentos.</p> <p>b) Utilização em serviço de veículo cuja retirada de tráfego tenha sido exigida pelo DER/PR.</p> <p>c) Adulteração de qualquer documento público previsto para os serviços especiais, linhas regulares, de permissão e de autorização, sem prejuízo das penalidades contidas nos artigos 68 e 71 deste Regulamento.</p> <p>d) Suspensão parcial ou total dos serviços, salvo o disposto no artigo 37.</p>

Fonte: Brasil (1997) e DER ([202-Jc]. Elaboração: FEPESE (2023)

As penalidades aplicadas pela CTCR, com base no artigo 67 do regulamento, são tratadas exclusivamente pela coordenadoria e não se confundem com infrações de trânsito, aplicadas pela Polícia Rodoviária Estadual ou pelos agentes de fiscalização das balanças, que são efetuadas com base no CTB e tratadas por setor específico do DER/PR.

As defesas iniciais e os recursos das decisões das infrações relacionadas aos serviços de transporte intermunicipal de passageiros são recebidos via e-mail exclusivo, criado para essa finalidade, o que resulta em processo individual para análise, e, após julgadas, as decisões são encaminhadas aos infratores para conhecimentos e demais providências relacionadas.

3.3.13 RECLAMAÇÕES E DENÚNCIAS RELACIONADAS

O atendimento às denúncias e às reclamações recebidas pela CTCR é executado exclusivamente pela coordenadoria, que conta com a verificação *in loco*, quando for o caso, realizada pelos agentes de fiscalização regional.

A CTRC tem dois canais criados exclusivamente para recebimento de reclamações de usuários e de denúncias de concorrência desleal entre transportadoras.

O mais comum e prático para receber e tratar das reclamações e das denúncias é o telefone gratuito, via Serviço de Atendimento ao Consumidor (SAC)², instalado na Celepar, em que os atendentes registram as reclamações e as denúncias durante as 24 horas do dia, e via e-mail³, que direciona para um formulário próprio e as registra, em ambos os casos há posterior encaminhamento à CTRC.

Todas as ocorrências e as reclamações são recebidas, tratadas e respondidas formalmente aos denunciantes e aos reclamantes, quando estes disponibilizam meios para tal.

Além das formas específicas para tratar das reclamações dos serviços de transporte intermunicipal, cada setor da coordenadoria possui e-mail e telefone comerciais, com atendimento via aplicativo de mensagens, WhatsApp, para dar atendimento por assunto.

No departamento, também há uma ouvidoria, com formato um pouco diferente dos demais órgãos cujas ouvidorias tratam apenas de reclamações ou de denúncias que não foram resolvidas pelo setor técnico. No DER/PR, qualquer cidadão pode reclamar de todos os assuntos sem preencher um mínimo de informações necessárias para dar atendimento adequado, o que pode dificultar o atendimento e, em alguns casos, duplicar as verificações, que são efetuadas por vários canais ao mesmo tempo.

Na ouvidoria do DER/PR, não existe separação de atendimento por assunto, assim o cidadão utiliza esse canal de forma inadequada, inclusive para reclamar de multas, quando o canal correto seria mediante defesa formal, ou para registro de demora de atendimento em processo pausado por falta de documentação obrigatória.

Quando a reclamação ou a denúncia exigem e podem ser constatadas em campo, o processo é encaminhado à superintendência de circunscrição para verificação *in loco*, e retorna à CTRC para responder ao denunciante ou ao reclamante, independentemente de ter ou não sido constatada.

² O SAC possui atendimento 24 horas por meio do telefone 0800 0410158.

³ E-mail para reclamações: reclame@der.pr.gov.br.

4 PRINCIPAIS DIFICULDADES DE GESTÃO DA COORDENADORIA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO COMERCIAL (CTRC)

Além da escassez de funcionários efetivos para desempenhar as atividades administrativas e de fiscalização de campo, diversos outros fatores foram identificados como prejudiciais ao eficaz desempenho da gestão do sistema de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros pela CTRC, conforme será discutido.

É importante destacar que a fiscalização dos serviços públicos de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros só pode ser realizada por servidores efetivos. Portanto, a demanda por concurso é eminente, e a demora nesse processo é motivo de preocupação, uma vez que a maioria dos agentes de fiscalização com experiência, capazes de transmitir conhecimento aos novos servidores, está próxima da aposentadoria ou já completou o tempo necessário de contribuição.

4.1 ATIPICIDADE DAS ATIVIDADES DE GESTÃO DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS EM RELAÇÃO ÀS DEMAIS ATIVIDADES DO DER/PR

Embora a gestão do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros esteja incluída no organograma do DER/PR, ainda não foi totalmente integrada como atividade central do órgão. Isso ocorre por não estar diretamente relacionada às rodovias e às atividades similares, o que frequentemente a deixa em segundo plano na maioria das ações de planejamento.

Normalmente, a coordenadoria é acionada nos momentos de crise relacionada ao sistema de transporte, com o propósito de encontrar soluções para demandas externas vinculadas ao setor. Isso inclui lidar com as reclamações de usuários, de entidades de classe, de políticos e, principalmente, atender às demandas de outros órgãos, como Agepar, Tribunal de Contas e Ministério Público.

Independentemente da quantidade de servidores e da estrutura do setor, a coordenadoria continua a fornecer atendimento para todas as demandas, garantindo que não haja procedimentos parados em função das dificuldades do setor.

Devido às atividades atípicas desempenhadas pela CTRC em comparação com as demais diretorias dos DER/PR, ela depende da colaboração de várias pessoas para encaminhar suas ações até o diretor geral. Isso acaba dificultando essas ações, tornando demoradas providências simples e atrapalhando aprovação de assuntos de rotina, uma vez que a coordenadoria não está envolvida no conselho diretor.

4.2 DISTÂNCIA HIERÁRQUICA ENTRE A CTRC E A DIRETORIA GERAL DO DER/PR

Por ser considerada como atividade essencial à população, as operações relacionadas ao transporte rodoviário intermunicipal de passageiros exigem uma dinâmica de ação e de procedimentos distintos dos demais setores do DER/PR. Isso se deve ao fato de que a lentidão nas soluções dos problemas pode ter um impacto na vida dos usuários e comprometer a segurança, não apenas dos passageiros dos veículos de transporte coletivo, mas também dos demais veículos em circulação.

Nem todos os servidores, independentemente dos níveis hierárquicos em que estão vinculados à coordenadoria, conhecem o setor, seus serviços e suas particularidades, o que resulta na falta de priorização na rotina de medidas diárias.

A lentidão e a dependência do setor para cumprir as diversas fases hierárquicas às quais está vinculado podem ter um impacto preocupante nas atividades, exigindo uma relação de procedimento mais direta e ágil para evitar consequências prejudiciais para todos os envolvidos.

4.3 AUSÊNCIA DE SISTEMA DE INFORMAÇÃO EFICIENTE E ADEQUADO PARA A GESTÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL

O Sistema de Informações, atualmente utilizado na gestão do Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal (STC), foi desenvolvido e mantido pela Celepar. Após sua criação, passou por poucos ajustes, sendo considerado desatualizado e ineficiente para facilitar uma gestão eficaz pela coordenadoria e, principalmente, para fornecer dados para as diversas demandas externas, como a Agepar, o Tribunal de Contas e a comunidade usuária em geral.

A CTRC tem a necessidade de desenvolver um novo Sistema de Gestão do Transporte Rodoviário Intermunicipal, composto por cinco módulos, a saber:

- I. Gestão de empresa e de frota
- II. Gestão de fiscalização
- III. Gestão de serviços regulares (linhas)
- IV. Gestão de serviços especiais (fretamentos)
- V. Gestão de geoprocessamento.

Há mais de 10 anos, a coordenadoria tem solicitado a implementação do novo sistema de gestão mencionado, que estava sendo desenvolvido pela Celepar. Até o momento, a empresa não conseguiu concluir o primeiro dos cinco módulos citados, impedindo sua entrada em operação.

Para enfrentar a falta de estrutura, em especial a falta de um sistema eficiente como ferramenta de trabalho, a CTRC adota medidas por iniciativa própria para garantir sua continuidade e facilitar a execução das demandas de tarefas diárias. Isso inclui a criação de endereço de e-mail para cada setor e assunto, inclusive para protocolos estabelecidos por região. Além disso, é estabelecido o uso de um WhatsApp comercial para esclarecer dúvidas e contribuir com as negociações com as transportadoras.

4.4 AUSÊNCIA DE INFRAESTRUTURA BÁSICA PARA A REALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE CAMPO

Um dos aspectos mais notáveis no estudo foi o resultado obtido pela CTRC, especialmente em relação à fiscalização do sistema intermunicipal. Mesmo sem contar com uma estrutura básica e adequada para gestão, tem mantido resultados notáveis em relação ao controle geral do sistema, principalmente ao combate dos serviços clandestinos intermunicipais de passageiros.

Atualmente, a maioria dos agentes de fiscalização realizam suas viagens em veículos mais simples em comparação com outros setores do DER/PR. Eles elaboram BOs e relatórios diretamente sobre os capôs dos veículos e utilizam os créditos de seus próprios celulares para enviar fotos de comprovantes das autuações para a coordenadoria.

Presume-se que, quando o setor de fiscalização receber os escritórios móveis, fornecendo celulares e sistema informatizado para aplicação de penalidades e emissão de relatórios, estes resultados possam ser melhores.

5 ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS NO PARANÁ E EM OUTROS ESTADOS

No presente tópico, são tratadas informações organizacionais e hierárquicas sobre uma amostra de departamentos de regulação e de gerenciamento do setor de engenharia de tráfego e de transportes relacionados ao transporte de passageiros. O objetivo aqui é evidenciar práticas em outras localidades que possam ser recomendadas para a gestão do Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal do Paraná.

No Brasil, o gerenciamento do setor de tráfego e de transporte é organizado em diferentes órgãos públicos, para os quais cada estado possui autonomia para criação e alocação de diretorias e de departamentos que são relacionados a essa área baseado no parágrafo 1º do artigo 25 da *Constituição Federal de 1988*.

Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

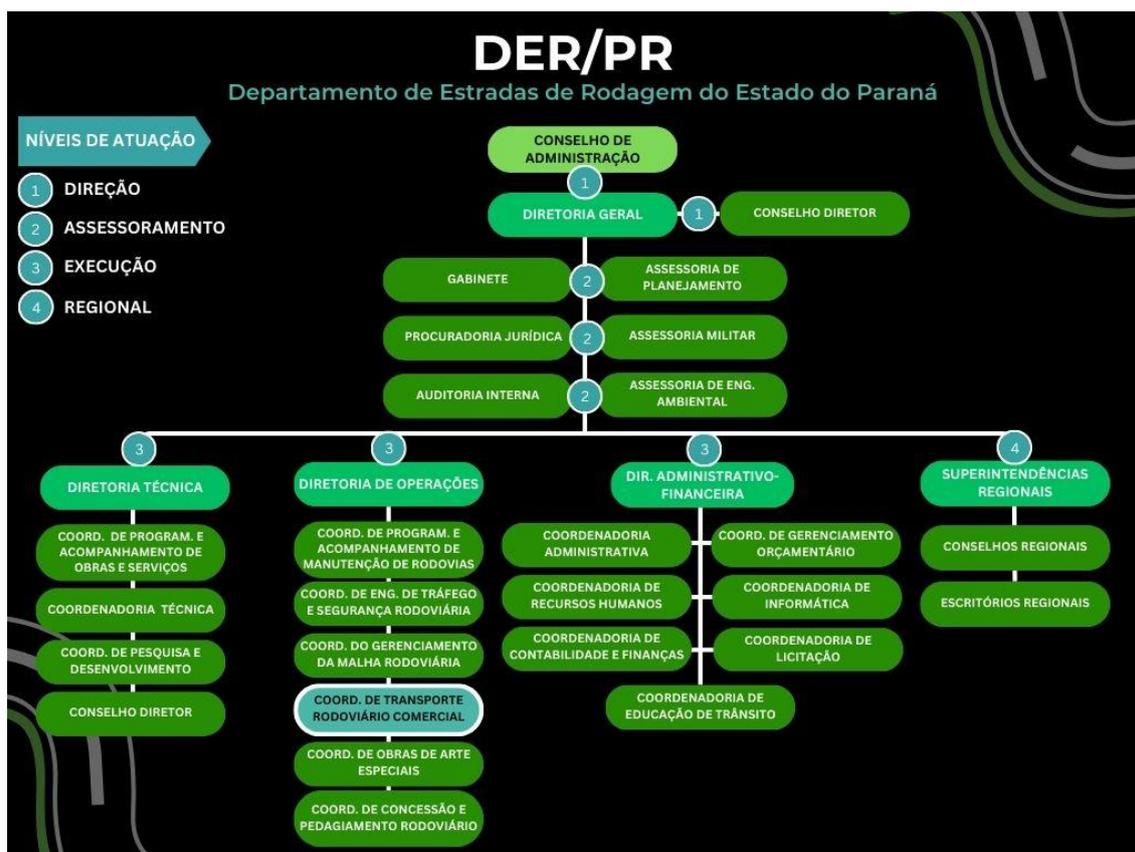
§ 1º São reservadas aos Estados as competências que não lhes sejam vedadas por esta Constituição (BRASIL, 1988, não paginado).

Para fins de comparação entre a estrutura organizacional do DER/PR e a de outros órgãos, como os supracitados, são exibidos os organogramas do próprio DER/PR e das demais instituições pesquisadas.

5.1 ORGANOGRAMAS DO DER/PR

Na Figura 3, evidencia-se a estrutura organizacional do DER/PR, no qual se insere a CTRC, a qual, por sua vez, tem sua estrutura exposta na Figura 4.

Figura 3 – Organograma do DER/PR



Fonte: DER/PR ([202-]b). Elaboração: FEPESE (2023)

Figura 4 –Organograma da CTCR



Fonte: DER/PR ([202-]b). Elaboração: FEPESE (2023)

5.2 OUTROS ÓRGÃOS

Conforme evidenciado no início deste capítulo, o presente estudo buscou referências de outros órgãos para compreensão de suas distintas estruturas organizacionais, visando identificar boas práticas que subsidiam a proposição de diretrizes para o DER/PR.

No estado do Amazonas, a regulação dos transportes de passageiros rodoviário intermunicipal, regular, por fretamento, semiurbano e hidroviário é fiscalizada pela Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados e Contratados do Estado do Amazonas (ARSEPAM. [202-]). Na configuração interna desse órgão, o Departamento de Transportes Rodoviários (DETR) está inserido na Diretoria Técnica (DTEC), que é responsável por quatro departamentos e está subordinada diretamente à presidência da instituição (ARSEPAM, 2019). Dentro do DETR, há subdivisões de gerências, a saber: Gerência de Fiscalização (GEFIS), Gerência de Transportes (GETRANS), Gerência de Vistorias (GEVIS), Gerência de Tráfego (GETRAF) e Gerência de Trânsito (GETRAN).

No Distrito Federal, o órgão responsável pelos transportes urbanos é a Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal (SEMOB), que apresenta duas diretorias responsáveis pela mobilidade rodoviária no estado, sendo elas: Diretoria de Estudos dos Transportes Urbanos (DITUR) e Diretoria de Projetos Viários e dos Transportes em Mobilidade (DIPROV) (DISTRITO FEDERAL, 2021, 2023). O organograma da SEMOB é exposto na Figura 5.

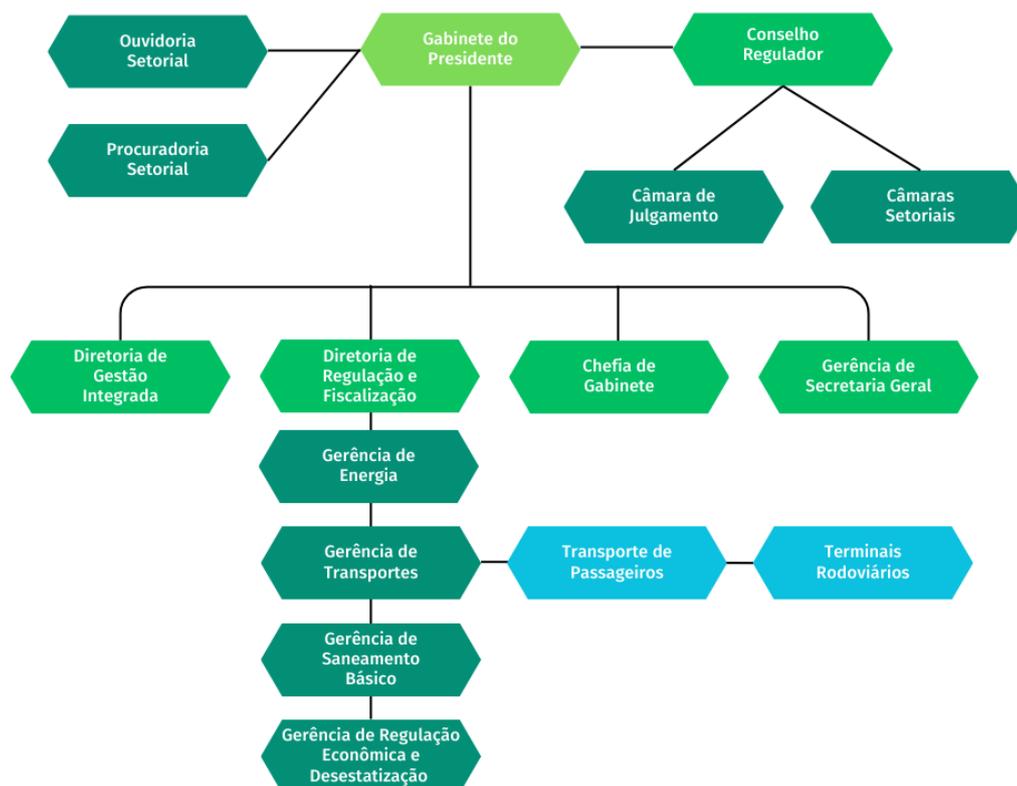
Figura 5 –Organograma do setor rodoviário da SEMOB



Fonte: Distrito Federal ([2023]). Elaboração: FEPESE (2023)

Em Goiás, a Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos (AGR) é o órgão que trata da organização dos transportes rodoviários do estado. Sua hierarquia de departamentos é exposta na Figura 6, na qual se evidencia uma Gerência de Transportes que é responsável pelo transporte de passageiros e pelos terminais rodoviários do estado de Goiás (AGR, 2023a, 2023b).

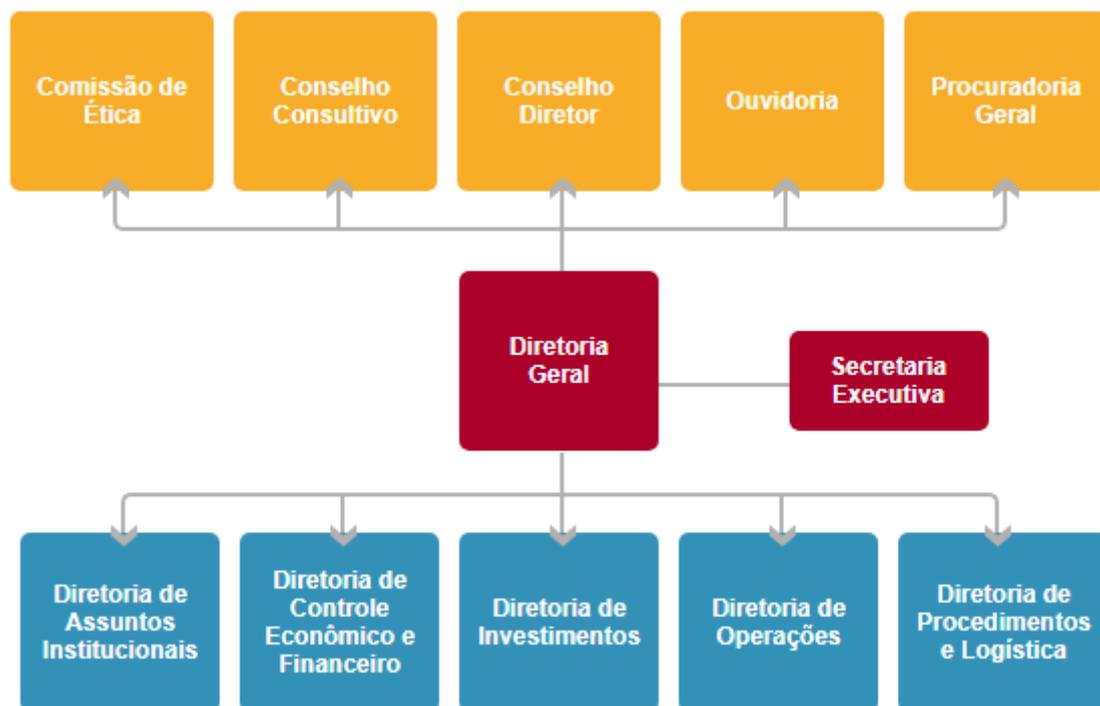
Figura 6 –Organograma operacional da AGR



Fonte: AGR (2023a). Elaboração: FEPESE (2023)

Em São Paulo, cita-se a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP), cujo organograma é representado na Figura 7.

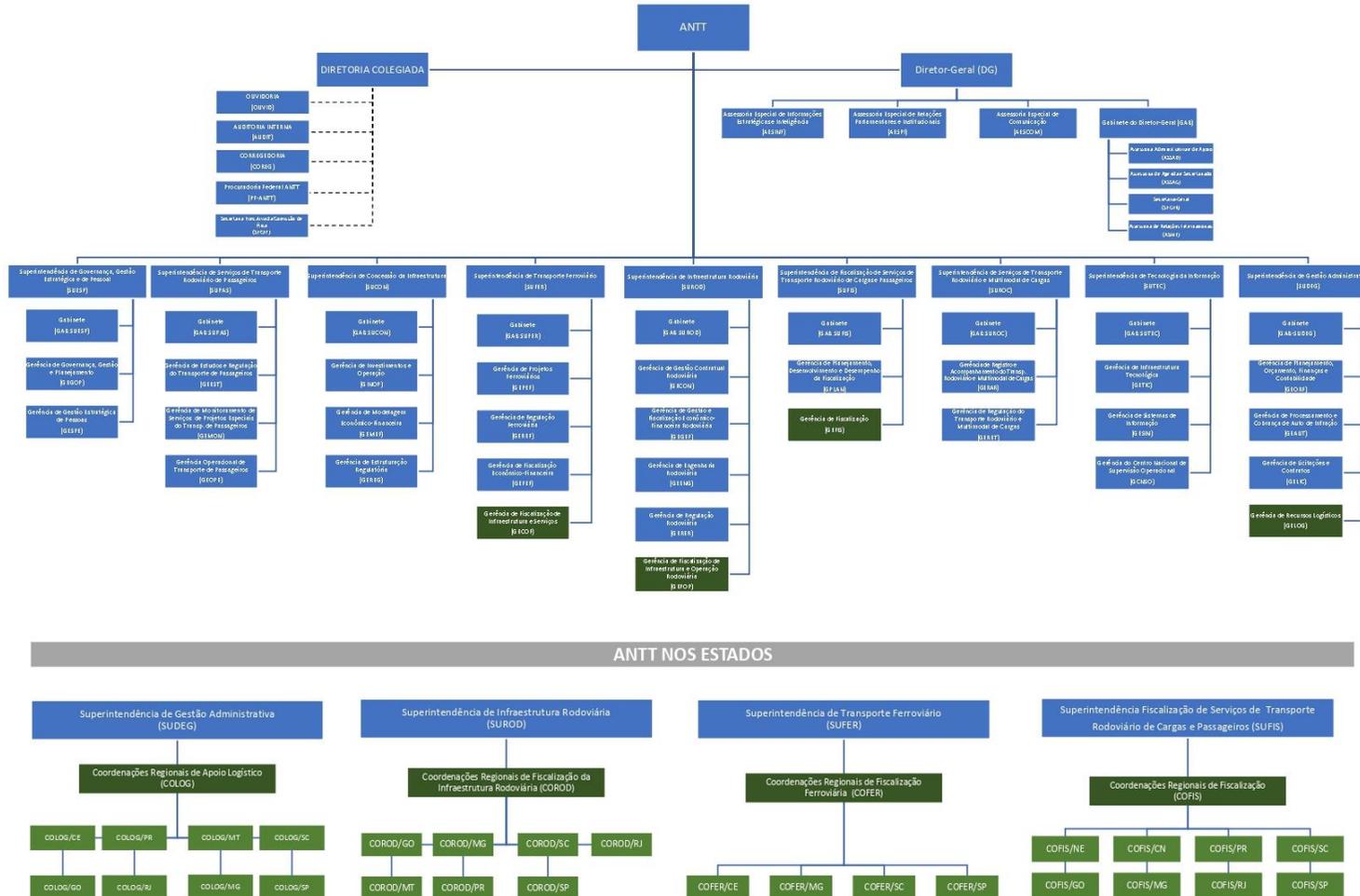
Figura 7 –Organograma da ARTESP



Fonte: ARTESP (c2020).

Por fim, como referência nacional, evidencia-se o organograma da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), exposto na Figura 8.

Figura 8 – Organograma da ANTT



Fonte: ANTT (2022).

6 BOAS PRÁTICAS NA GESTÃO DO TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS

Apesar de todos os desafios gerenciais enfrentados, é importante ressaltar o esforço da coordenadoria em buscar soluções imediatas para os problemas cotidianos e, principalmente, planejar um sistema capaz de tornar a gestão do transporte intermunicipal eficiente para atender às necessidades dos usuários, das operadoras e do órgão gestor.

Neste capítulo, são apresentadas as boas práticas identificadas e relacionadas às diversas atividades de gestão de transporte de passageiros utilizadas por outros gestores em diferentes cidades, estados e países. Essas práticas oferecem contribuições valiosas para aprimorar a gestão da CTRC do DER/PR, mesmo que parcial e adaptada ao regulamento intermunicipal, auxiliando decisões para criação e adequação da gestão atual.

6.1 BOAS PRÁTICAS RELACIONADAS À GESTÃO DE EMPRESAS E DE FROTA

6.1.1 SISTEMA DE GESTÃO DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL (SGTI)

Apesar de não estar concluído, é impossível não reconhecer o novo SGTI como um ótimo exemplo de boas práticas que a coordenadoria almeja adotar.

O SGTI é composto por cinco módulos, em que o primeiro é para gestão de empresas e de frotas. Esse sistema foi pensado por técnicos do Conhecimento de Transporte Rodoviário de Cargas (CTRC) em conjunto com analistas da Celepar e tem como objetivo a informatização total do registro das empresas e das frotas que operam os serviços de transporte intermunicipal de passageiros do estado, contemplando todas as exigências legais para sua concretização via *web service*. Dessa forma, visa eliminar os processos físicos e exaustivos que a coordenadoria atual realiza, como verificação de documentos de maneira individual e preenchimento manual de dados.

Com a conclusão e a liberação do Módulo 01 referente ao registro de empresa e de frota, a coordenadoria passa a gerenciar as regras da gestão do setor. O próprio sistema será

responsável pelas informações dos transportadores, sem a necessidade de conferência por servidores do DER, exceto em casos específicos que exijam ajuste do sistema.

O registro das empresas e das frotas será totalmente eletrônico, incluindo filtros para impedir, suspender e bloquear empresas e veículos que não preencham os requisitos previamente estabelecidos.

O cadastro dos veículos no registro da empresa dependerá do preenchimento dos requisitos legais estabelecidos, sem a necessidade de interferência do servidor do DER/PR.

Devido à iminente conclusão do módulo de registro de empresas e de frota, é desnecessária a indicação de boas práticas relacionadas à gestão de registro de empresas e de frotas.

O Módulo 01 do Serviço de Gestão de Tecnologia da Informação (SGTI) contempla todos os requisitos do Sistema de Habilitação de Transportes de Passageiros (SISHAB) da ANTT, eliminando a necessidade de análise por parte dos servidores, uma vez que as verificações e as validações serão conduzidas automaticamente pelo sistema.

6.2 BOAS PRÁTICAS RELACIONADAS À GESTÃO DE LINHAS REGULARES

6.2.1 SISTEMA DE VENDA DE PASSAGENS

Para uma gestão eficiente do sistema de linhas regulares, é essencial um sistema integrado entre a empresa e o órgão gestor. Este deve ser capaz de transmitir informações operacionais em tempo real, permitindo controle operacional completo, incluindo vendas de passagens por seção, isenções, descontos praticados e operação adequada.

Outro fator importante para a gestão de linhas regulares é o desenvolvimento de sistemas e de aplicativos que facilitem a venda de passagens para a comunidade de usuários, mantendo eficiente controle para operadoras e órgão gestor.

6.2.2 SISTEMAS EXISTENTES NOS SERVIÇOS RODOVIÁRIOS INTERESTADUAIS – MONITORAMENTO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL E INTERNACIONAL COLETIVO DE PASSAGEIROS (MONITRIIP)

O Monitriip adere às diretrizes da Resolução da ANTT nº 4.499/2014, que estabelece critérios para coleta, armazenamento, disponibilização e envio de dados para acompanhamento eficaz do serviço de transporte (ANTT, 2014).

O Monitriip avalia o serviço prestado e o desempenho de cada empresa. Para as empresas de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, a aquisição do serviço é obrigatória, e são elas as responsáveis por desenvolver ou contratar fornecedores de sistemas de monitoramento que estejam em conformidade com a Resolução nº 4.499/2014. Os fornecedores cadastrados estão disponibilizados no site da ANTT, acessível mediante login da empresa.

O Monitriip é composto por dois sistemas, sendo eles: o sistema embarcado, que engloba os equipamentos que ficam no veículo, como velocidade, tempo, localização do veículo, identificação do motorista e detector de paradas; e o sistema não embarcado, que são os equipamentos que não ficam no veículo, como venda de bilhetes, recarga de cartões e registro de ocorrências por parte dos usuários.

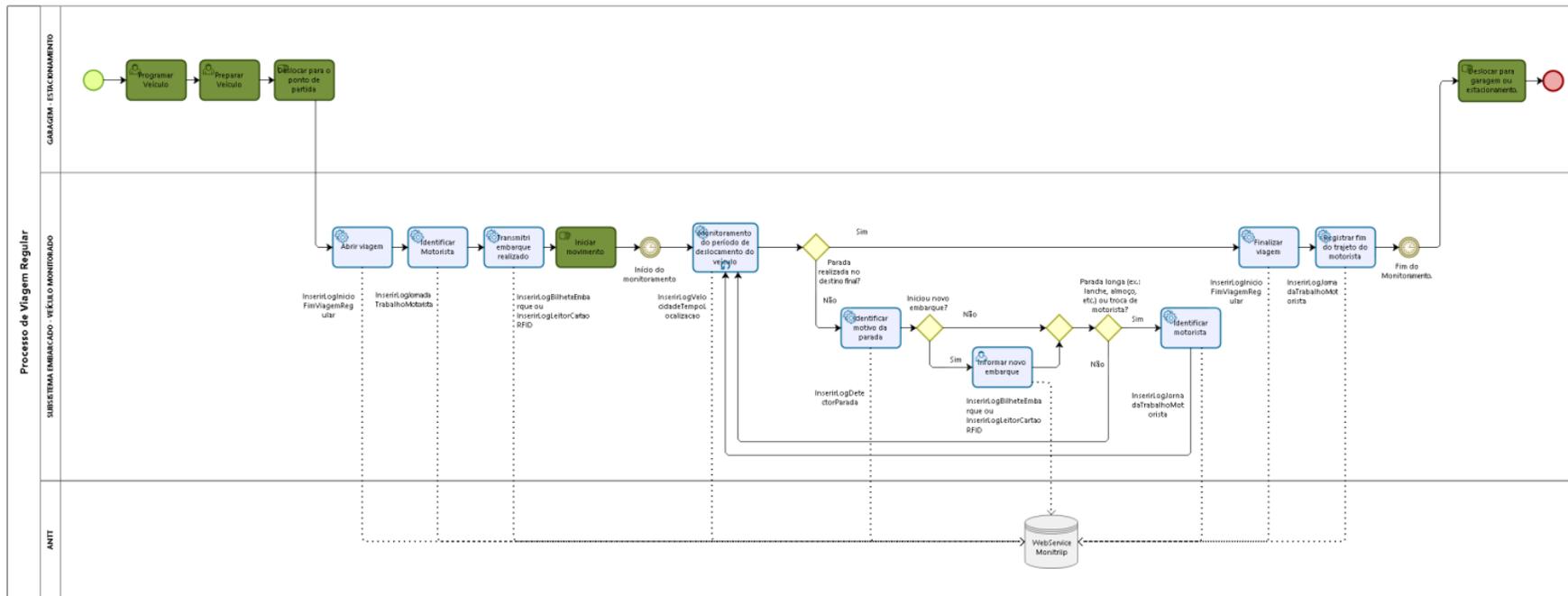
Os dados obtidos pelo sistema embarcado devem ser enviados em tempo real para a ANTT, enquanto que, para os dados do sistema não embarcado, o prazo estabelecido é de 24 horas. A transmissão da informação é realizada pelo sistema de dados móveis, com as tecnologias EDGE (do inglês – *Enhanced Data Rates For GSM Evolution*) e 3G. Caso ocorram problemas de conectividade no sistema de dados móveis, a empresa possui até 10 horas para encaminhar os dados não transmitidos do sistema embarcado e 24 horas para os dados do sistema não embarcado.

O uso do Monitriip no sistema de linhas regulares, conforme ilustrado na Figura 9, monitora o número de passageiros transportados, as tarifas cobradas, o cumprimento de horários e de itinerários, além de possibilitar ao usuário a visualização de índices de andamento da viagem e a previsão de chegada.

O Monitriip também é utilizado no fretamento, como exposto na Figura 10. O sistema permite monitorar esse tipo de serviço, registrando os dados de início e de fim da viagem, a velocidade, o tempo e a localização, os detalhes dos motoristas da viagem e das paradas efetuadas

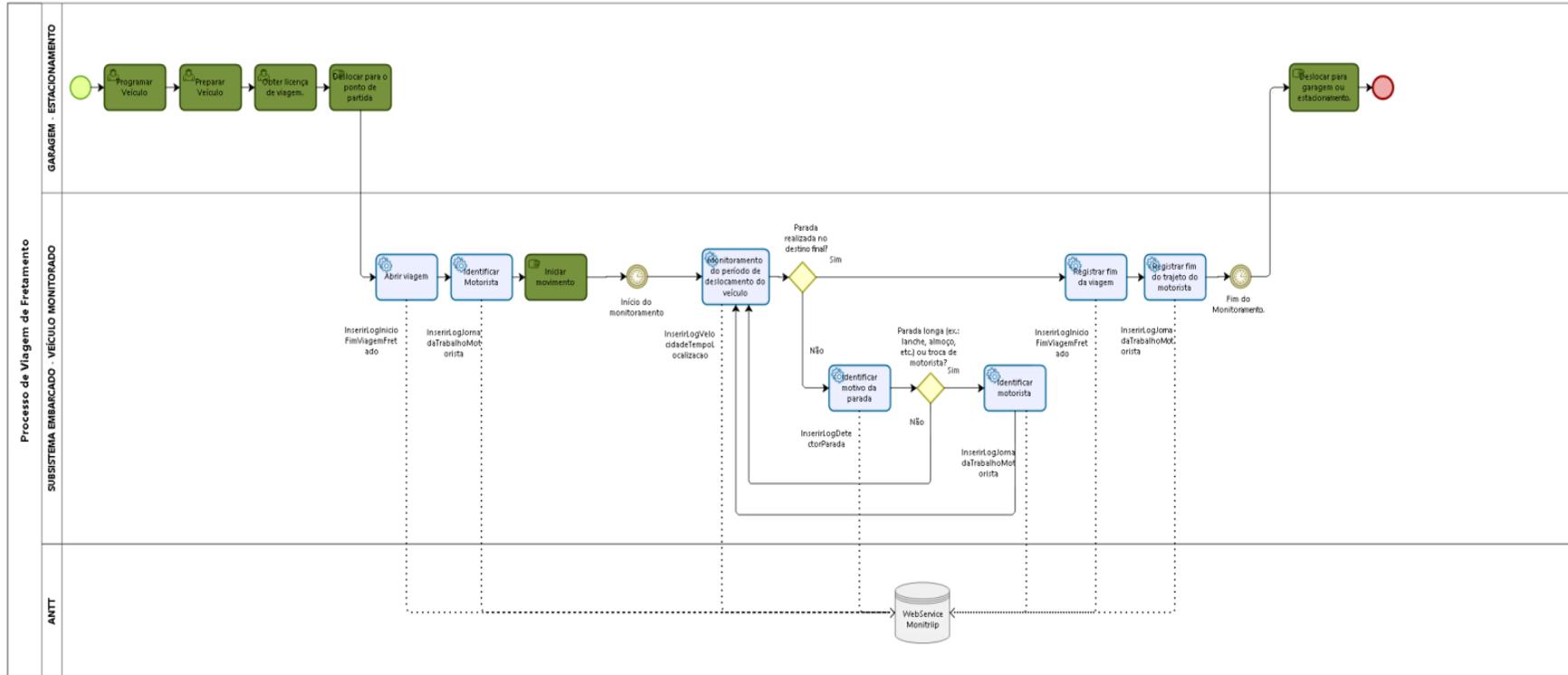
ao longo do percurso. Desse modo, é possível monitorar cada troca de veículo, o caminho que está sendo percorrido, o motorista que está dirigindo em cada horário, e até mesmo se as paradas foram programadas previamente, conferindo maior segurança aos usuários.

Figura 9 – Fluxo de Comunicação – Viagem regular



Fonte: ANTT (2022).

Figura 10 – Fluxo de Comunicação – Viagem fretamento



Fonte: ANTT (2022).

6.2.3 SISTEMAS EXISTENTES NOS SERVIÇOS INTERMUNICIPAIS METROPOLITANOS

Com o intuito de demonstrar questões relacionadas à gestão dos serviços de transporte, realizou-se uma pesquisa amostral focada nos sítios eletrônicos das operadoras dos sistemas intermunicipais das três maiores regiões metropolitanas do interior do Paraná, visando identificar práticas relacionadas, principalmente, à venda de passagens, coleta e gestão de dados, e aos benefícios.

6.2.3.1 Sistema Metropolitano de Londrina

O serviço de transporte metropolitano na região de Londrina é operado por duas empresas, sendo elas: Transportes Coletivos Grande Londrina (TCGL) e Transporte Coletivo Londrina (TCR), as quais utilizavam o mesmo cartão para compra das passagens, porém, a partir de 15 de outubro de 2023, passarão a operar com cartões independentes. A justificativa é a busca por exclusividade e por modernização no serviço de bilhetagem eletrônica. Ainda, em relação aos benefícios (estudantes e idosos), é possível fazer solicitações, cadastro e agendamento on-line para emissão dos cartões (PALOCO, c2023; RODRIGUE, 2023; LONDRINA, c2023).

6.2.3.2 Sistema Metropolitano de Maringá

Na região metropolitana de Maringá, a empresa Transporte Coletivo Cidade Canção (TCCC) está implementando a bilhetagem eletrônica em seus veículos adquiridos recentemente. A compra de crédito poderá ser efetuada via PIX pelo celular, processo que gera um QR Code (do inglês – *Quick Response Code*) que, ao ser lido, libera a catraca, dispensando o uso de cartão físico. Esse sistema facilitará no levantamento de dados dos usuários de transportes, tais como: quantidade de passageiros transportados e quilometragem percorrida.

O cartão atualmente utilizado pela TCCC é o “Passe fácil” que também é utilizado pela empresa Transporte Metropolitano Cidade Verde (ambas do mesmo grupo), que opera linhas metropolitanas, com possibilidade de integração mediante o pagamento de 50% no preço da segunda passagem dentro do tempo determinado que varia de 1h10min a 1h40min, dependendo da linha de integração (CIDADE VERDE, [2023]; TRANSPORTE, 2023).

6.2.3.3 Sistema Metropolitano de Cascavel

No caso de Cascavel, cujo sistema metropolitano é operado pela Expresso Santa Tereza, poucas informações puderam ser apuradas acerca dos sistemas de coleta ou de gestão de dados, somente podendo-se verificar que a compra de passagem pode ser realizada presencialmente em endereço fornecido no site da empresa (EXPRESSO SANTA TEREZA LTDA, 2019).

6.2.4 SISTEMAS EXISTENTES NOS SERVIÇOS INTERMUNICIPAIS RODOVIÁRIOS

A empresa expressa Princesa dos Campos, em fevereiro de 2023, operava 40 linhas rodoviárias intermunicipais, com sistema similar ao Monitrip, que, como citado em 6.2.2, define diretrizes para a coleta, o armazenamento, o acesso e a transmissão de informações, permitindo o monitoramento eficaz da operação dos serviços de transporte. A Princesa dos Campos faz a coleta e o monitoramento, além da operação de transporte (ANTT, [201-]).

6.2.5 OUTROS SISTEMAS

6.2.5.1 Embarca.ai

O Embarca.ai ([2023]) é um *marketplace* especializado na aquisição de bilhetes de ônibus rodoviário. Os consumidores têm a comodidade de acessá-lo tanto por meio de seu *site* quanto por seu aplicativo de celular, e, além disso, de selecionar suas origens e seus destinos desejados, podendo escolher entre datas de partida e de retorno. A plataforma também oferece uma variedade de operadoras de transporte, além de permitir aos clientes a escolha da poltrona de sua preferência.

Os bilhetes de passagens são encaminhados por meio do endereço de e-mail registrado na plataforma ou diretamente pelo aplicativo. Com isso, é permitido o embarque apenas com dispositivo móvel, eliminando a necessidade de imprimir os bilhetes (SCORBALOLI, c2023).

A empresa oferece a vantagem de não enfrentar longas filas na rodoviária, oferecendo compra segura, com a possibilidade de comparar preços dos bilhetes e das operadoras, além de receber a passagem por e-mail ou visualizar no aplicativo, conforme mencionado na própria plataforma, exposto na Figura 11.

Figura 11 – Vantagens oferecidas pela Embarca.ai

The screenshot displays the Embarca.ai search interface. At the top, there's a navigation bar with the logo and links for 'Precisa de ajuda?' and 'Entrar'. The main heading reads 'Levando você aos melhores destinos da sua vida'. Below this, search filters are visible: 'Origem' (Saíndo de...), 'Destino' (Indo para...), 'Ida' (31/08/2023), and 'Volta (opcional)' (DD/MM/AAAA), followed by a 'Buscar' button. A dark banner at the bottom highlights four benefits:

- Compra segura:** Aqui sua compra online é rápida e 100% segura.
- Compare:** Horários, operadoras e preços.
- Pague menos:** Melhores preços e pagamento simplificado.
- Passagem digital:** Receba sua passagem por e-mail ou no App.

Fonte: Embarca.ai ([2023]). Elaboração: FEPESE (2023)

São disponibilizados bilhetes para diversos destinos. No estado do Paraná, são 64 cidades atendidas, conforme exposto na Figura 12.

Figura 12 – Cidades do Paraná atendidas pelo Embarca.ai

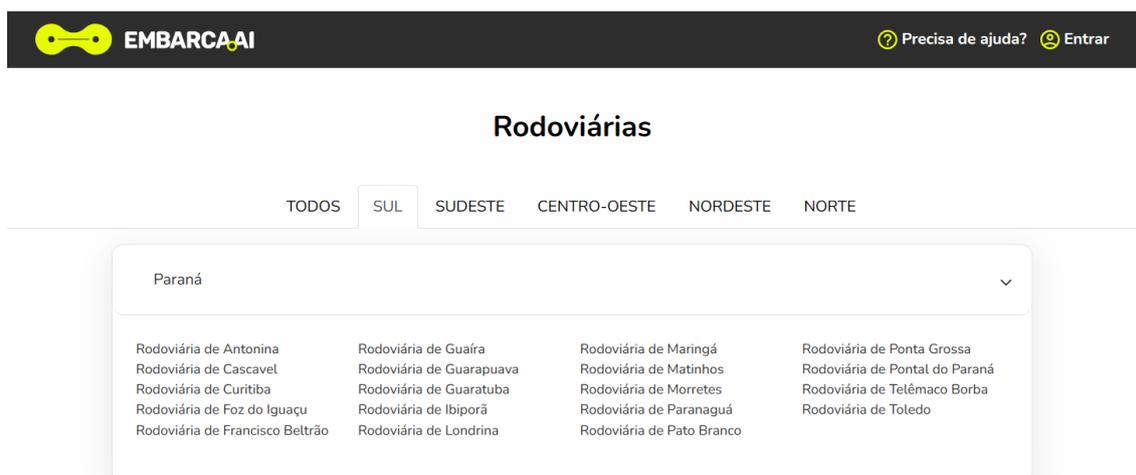
The screenshot shows the 'Confira nossos destinos' section on the Embarca.ai website. It features a navigation menu with tabs for 'TODOS', 'SUL', 'SUDESTE', 'CENTRO-OESTE', 'NORDESTE', and 'NORTE'. The 'SUL' tab is selected, and a dropdown menu for 'Paraná' is open, displaying a list of 64 cities:

Adrianópolis	Doutor Ulysses	Laranjeiras do Sul	Pitanga
Alto Paraná	Formosa do Oeste	Loanda	Ponta Grossa
Andirá	Foz do Iguaçu	Londrina	Pontal do Paraná
Antonina	Francisco Beltrão	Marechal Cândido Rondon	Porecatu
Apucarana	General Carneiro	Marialva	Prudentópolis
Assaí	Goioerê	Maringá	Realeza
Assis Chateaubriand	Guaíra	Marmeleiro	Reserva
Campo Mourão	Guarapuava	Matinhos	Rolândia
Capanema	Guaratuba	Medianeira	Santa Cecília do Pavão
Cascavel	Ibiporã	Morretes	Santo Antônio do Sudoeste
Cerro Azul	Ipanema	Nova Esperança	Tapejara
Cianorte	Ivaiporã	Nova Londrina	Telêmaco Borba
Cornélio Procópio	Jandaia do Sul	Palotina	Toledo
Cruzeiro do Oeste	Janiópolis	Paranaguá	Umuarama
Curitiba	Jataizinho	Paranavaí	União da Vitória
Curiúva	Jesuítas	Pato Branco	Vitorino

Fonte: Embarca.ai ([2023]). Elaboração: FEPESE (2023)

Dos terminais rodoviários atendidos no estado do Paraná, 19 unidades são atendidas, conforme exposto na Figura 13.

Figura 13 – Terminais rodoviários do Paraná atendidos pelo Embarca.ai



Fonte: Embarca.ai ([2023]). Elaboração: FEPESE (2023)

6.2.5.2 Mobifácil

O Mobifácil (c2021, 2023) é um *e-commerce* de vendas de passagens rodoviárias 100% digital. As vendas são efetuadas pelo site da Mobifácil ou pelo aplicativo. O pagamento pode ser executado por cartão de crédito, cartão de débito ou Pix. O bilhete de embarque é recebido diretamente no celular, e o embarque é feito no ônibus, utilizando o QR Code do bilhete.

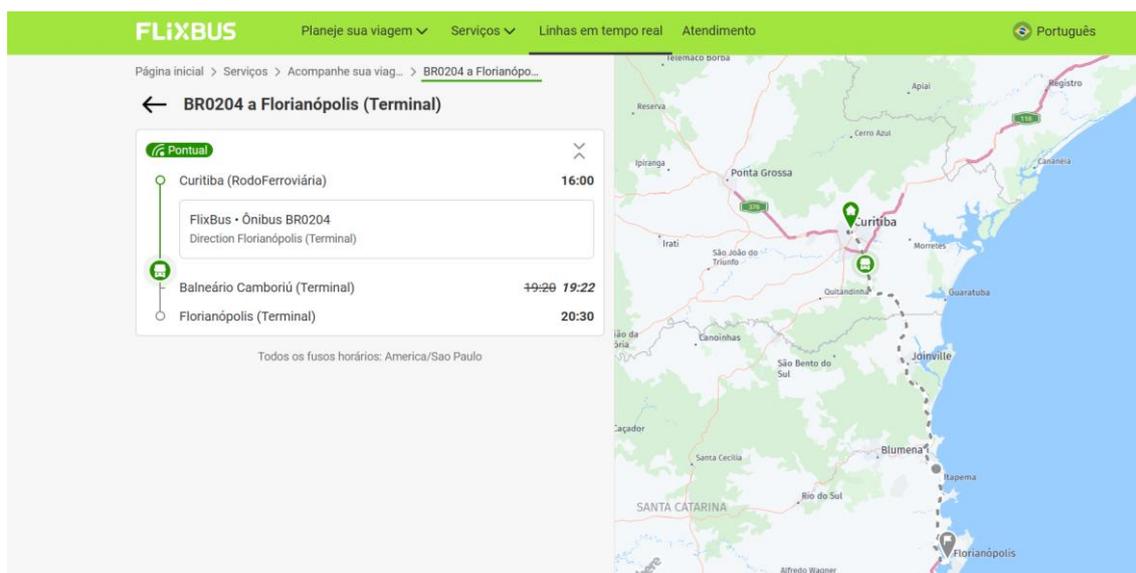
Quando o cliente realiza a compra da passagem de ônibus, fica assegurado a ele o direito de alteração da data e/ou do horário e/ou do trecho, que deve ser feito no guichê de atendimento com, no mínimo, três horas de antecedência, tendo que remarcar a passagem em até um ano após a emissão do primeiro bilhete.

No Mobifácil (c2021, [2023]), é possível comprar as passagens com milhas do Programa de Fidelidade Smiles (GOL, [2023]). O Sistema conta com oito empresas de ônibus parceiras, com mais 600 destinos pelo Brasil, sendo destes, 144 no Paraná.

6.2.5.3 Flixbus

A Flixbus permite a compra de passagens por meio de aplicativo e de site, permitindo que os usuários adquiram passagens de várias empresas e de diferentes linhas. Disponibiliza mapa interativo, a opção de selecionar acento e acompanhar a viagem em tempo real. Na Figura 14, é possível visualizar um exemplo de percurso, com os pontos de partida e de chegada da viagem, além da representação de um ônibus, no mapa, que indica a posição em tempo real do passageiro. Também apresenta o horário atualizado para a chegada ao destino da viagem.

Figura 14 – Mapa de acompanhamento de viagem em tempo real – FlixBus



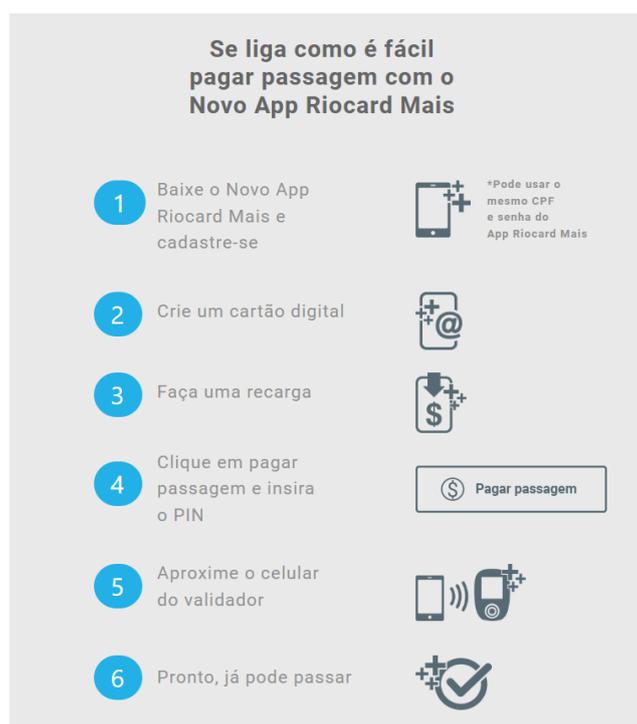
Fonte: FlixBus (c2023). Elaboração: FEPESE (2023)

A disponibilidade de informações em tempo real sobre as linhas atende às necessidades do cliente em relação à conectividade e à mobilidade, resultando na otimização da eficácia dos serviços prestados.

6.2.5.4 Cartão Rio Card

O cartão Rio Card permite a venda integrada de passagens para ônibus (BRT, do inglês – *Bus Rapid Transit*), Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e complementar, admitindo o pagamento por cartão digital, inclusive com a opção de aproximação, proporcionando agilidade através de tecnologia e sem a necessidade de cartão físico, com oferta de uma rede de bilhetes únicos, dentre estes um intermunicipal, conforme apresentado na Figura 15.

Figura 15 – Cartão digital RioCard



Fonte: RioCard Mais (2023). Elaboração: FEPESE (2023)

6.2.5.5 Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE)

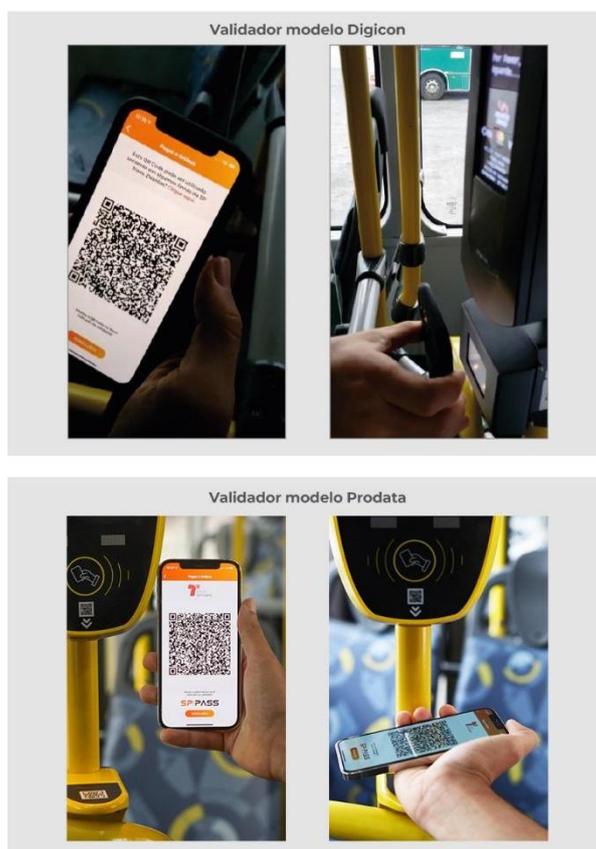
O SBE é apresentado como um sistema inteligente de transporte (ITS, do inglês — *Intelligent Transportation Systems*). Os ITS caracterizam-se, principalmente, pelo uso da tecnologia para solucionar problemas relacionados à área de transporte. Em pesquisa publicada pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), identificou-se um grande crescimento do SBE, registrando sua utilização em cerca de 70% das cidades com mais de 100 mil habitantes (PELECH JUNIOR, 2019).

Em território brasileiro, diversas localidades aderiram ao SBE, na forma de melhorar a integração tarifária aos usuários e tornar o transporte de passageiros mais eficaz e tecnológico. Pertinente ao sistema metropolitano, a Região Metropolitana de São Paulo possui em funcionamento o SBE gerenciado pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU), e seu sistema possibilita aos usuários a integração física e tarifária com metrô e VLTs.

Na região de São Paulo, existe o bilhete único, caracterizado por um cartão inteligente, que proporciona integração tarifária e temporal. Os bilhetes digitais para utilização dos transportes públicos podem ser adquiridos via pagamento Pix ou cartão de débito, no aplicativo SP Pass.

Considerando que para adquirir um bilhete na hora do embarque, ou seja, sem o uso do cartão inteligente, o processo de compra via Pix e débito ocorre da seguinte forma: após a compra, o aplicativo gera um QR Code (Figura 16) que é lido pelo validador eletrônico presente na catraca, não possuindo integração tarifária.

Figura 16 – Validação do bilhete QR digital, da Região Metropolitana de São Paulo



Fonte: SPTrans ([2023]). Elaboração: FEPESE (2023)

6.2.5.6 Sistema Jaé

O Sistema Jaé, implantado em julho de 2023, irá substituir, até fevereiro de 2024, o atual sistema Riocard (RIO DE JANEIRO, 2023), de forma a englobar transportes municipais, metropolitanos e intermunicipais. Segundo a Secretaria de Transportes do Rio de Janeiro (RIO DE JANEIRO, 2023), para consolidação do sistema, são efetuadas três fases, sendo elas:

- 1ª fase – 19/07/2023 a 31/10/2023, adaptação do usuário e sistema assistido no BRT, sem integração com outros modos.
- 2ª fase – 01/11/2023 a 31/01/2024, fase da operação em ônibus comuns, VLT e vans, contudo ainda válido o Riocard para usuários que ainda não fizeram a migração operacional.
- 3ª fase – A partir de 01/02/2024, data na qual será extinto o sistema Riocard, e substituído por completo pelo Sistema Jaé.

A substituição do sistema será de forma gradual para adaptação do usuário. Na primeira fase, é recomendado que os usuários obtenham os cartões Jaé e Riocard, no entanto, caso não tenham esses cartões, poderá ser pago a tarifa por meio do aplicativo Jaé, usando QR *Code* ou tecnologia de aproximação (NFC)⁴, sem necessidade do cartão físico. Segundo o atual governo da cidade do Rio de Janeiro (2023), a alteração do sistema atual para um serviço terceirizado objetiva o controle total governamental, que visa gerenciar, de forma mais transparente e regular, o sistema de transporte da região.

6.2.5.7 Sistema de bilhetagem eletrônica do transporte rodoviário de Santa Catarina

Em 2022, em Santa Catarina, referente ao SBE do sistema rodoviário, o estado apresentou a proposta de implantação de integração dos transportes intermunicipais. Esse sistema permitirá ao usuário, de forma on-line e em tempo real, acessar informações sobre as linhas, as paradas, os atrasos, os acidentes ocorridos na rota e os horários disponibilizados pelas 70 empresas rodoviárias atuantes no estado, em uma única plataforma.

Para implantação do sistema, a Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE) realizou uma licitação para escolha de empresa do ramo de tecnologia, com quatro lotes, um para cada região do estado. Com isso, espera-se otimizar as demandas e as rotas alternativas para determinadas linhas. Em nível financeiro, o custo da implantação do novo sistema será responsabilidade do estado, e não será repassado para empresas e passageiros. Isso ocorre porque o estado tem interesse em adquirir dados fidedignos sobre a operação dos serviços de forma a subsidiar os elementos para uma futura licitação da operação dos serviços.

6.2.5.8 Sistema de bilhetagem eletrônica do Mato Grosso do Sul

No estado do Mato Grosso do Sul, a Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos (AGEMS) possui um sistema de bilhete eletrônico em linhas intermunicipais, que pode ser acessado tanto pelo site da agência quanto pelo aplicativo MS Digital.

Na plataforma, são disponibilizados os nomes das empresas, as linhas, os tempos de viagem, as tarifas, as frequências e os itinerários. A AGEMS é caracterizada como pioneira entre as agências reguladoras na implantação do sistema, no qual é de cunho obrigatório que as empresas de transportes rodoviários emitam os bilhetes de forma eletrônica, de forma que haja melhor integração e agilidade ao usuário, além de facilitar para o órgão fiscalizador (AQUINO,

⁴ *Near Field Communication* (NFC) ou “comunicação por campo de proximidade” (NEON, 2022).

2023). Em colaboração com a Secretaria da Fazenda, todos os bilhetes comprados e os horários disponíveis estão habilitados de forma on-line para acesso e controle.

O bilhete único possibilita integrações entre variados meios de transporte, sendo considerado um sistema informatizado que traz agilidade para os usuários. Um exemplo desse sistema informatizado é o Rio Bilhete Único Carioca e o Bilhete Único Intermunicipal (BUI), que utiliza o cartão Riocard, com integração entre ônibus, BRT, VLT e complementar na cidade do Rio de Janeiro. O aplicativo disponibiliza a opção de fazer pagamento por meio do cartão digital, ao aproximar o celular do validador.

O BUI é um benefício fornecido pelo Governo Estadual diretamente ao cidadão, sendo aplicado nas tarifas de transporte público concedido pelo Estado. Esse benefício é destinado aos usuários com idade entre cinco anos e 65 anos e renda mensal até R\$ 3.205,20 (RIO BILHETE ÚNICO, 2023).

6.2.5.9 Experiências internacionais e aplicações brasileiras

Fora do Brasil, há alguns exemplos notáveis, como o bilhete único Octopus Card, em Hong Kong, na China, que pode ser usado em qualquer meio de transporte público e é aceito para pagamentos em vários estabelecimentos comerciais. Em Paris, na França, o bilhete Navigo Card, além de ser aceito em todos os sistemas de transporte, também funciona para bicicletas compartilhadas, e pode ser usado dentro de Paris e em cidades vizinhas (VALIM, 2014; AMARAL, 2013; LAVALLE, 2015).

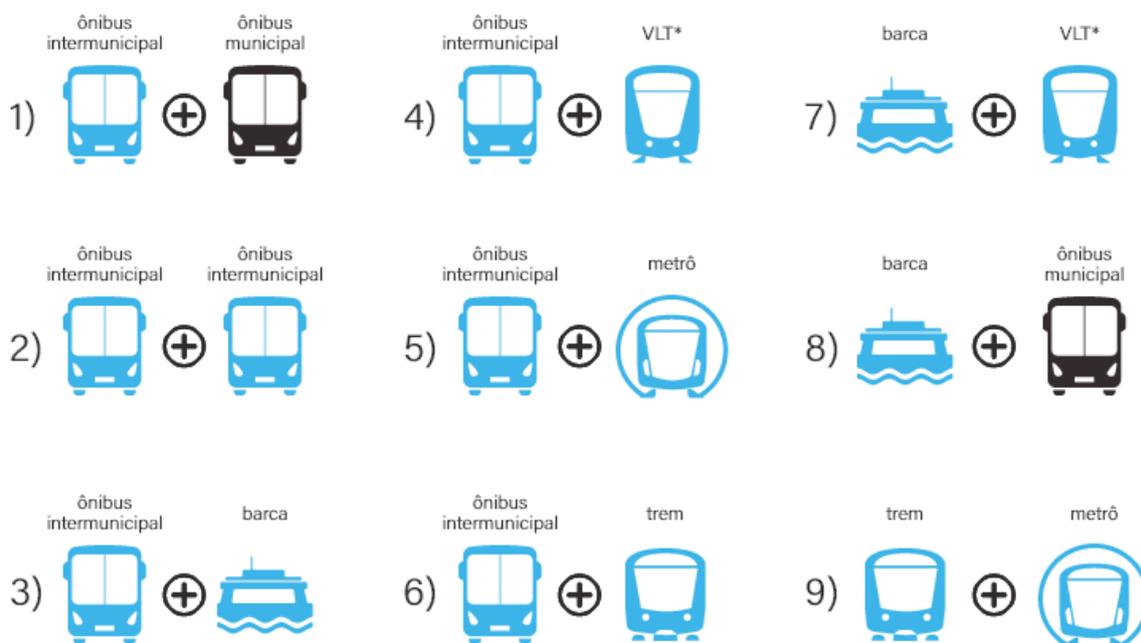
O bilhete único está em operação em alguns municípios brasileiros, como São Paulo e Rio de Janeiro, que já possuem a sistematização, atuando como um facilitador para usuários que utilizam mais de um modo de transporte no cotidiano, o que permite economia e otimização do tempo nos transportes públicos.

Atualmente, o sistema de bilhetagem única no Rio de Janeiro apresenta modalidade intermunicipal e municipal. No primeiro caso, tem-se o BUI, na região metropolitana, e, no segundo, existe o Bilhete Único Carioca (BUC), para a capital. Ambos possuem integração com barcas, metrô, ônibus, trem, vans, VLT e BRT, sendo a integração tarifária, física e temporal, na qual dentro do período de três horas é possível utilizar outros veículos com o pagamento de uma tarifa.

Todavia, em relação ao BUI, caso o segundo transporte possua uma tarifa acima do valor do bilhete único, a diferença de custo é paga pelo Governo Estadual do Rio de Janeiro.

E, para viagens de ida e de volta, é possível utilização tarifária única dentro do período de uma hora. As integrações estão apresentadas na Figura 17.

Figura 17 – Integrações abrangidas pelo bilhete único intermunicipal do Rio de Janeiro



Fonte: Rio Bilhete Único (2023).

6.2.5.10 Sistema de bilhetagem metropolitana de São Paulo

Similar ao do Rio de Janeiro, porém caracterizado por um sistema único para o município e sua região metropolitana, no qual é utilizado um cartão inteligente unificado. Em São Paulo e região, a integração é válida para modos como VLT, BRT, ônibus e metrô. Contudo, o bilhete único não possui abrangência no interior do estado, ou seja, fora da Região Metropolitana de São Paulo, o sistema rodoviário é predominante para atender às necessidades de transporte.

Outro exemplo de município que pode ser citado por utilizar o SBE é Campo Grande, capital do Mato Grosso do Sul. Gerenciado pela Agência Municipal de Transporte e Trânsito (Agetran), o sistema de integração eletrônica atua de forma que o usuário possa integrar com o pagamento de uma passagem dentro do período de 60 minutos, além de tarifas menores em datas comemorativas. A localidade dispõe de oito terminais de integração física e um terminal aberto que realiza a integração eletrônica. Em 2011, Campo Grande decretou o pagamento de tarifas em ônibus articulados exclusivamente com o cartão eletrônico (Smart Card) (NTU, [2016]).

6.2.5.11 Sistema de geoprocessamento

O sistema de gestão de frota utilizado pela ANTT e pelas empresas que operam o sistema Interestadual Monitriip é identificado como um dos melhores sistemas de monitoramento operacional utilizado por órgão gestor e empresas. Ele permite o recebimento dos dados de venda de passagem em tempo real, por empresa, por linha e por seção, identificando isenções e outros dados de importância para a empresa e o gestor.

6.3 BOAS PRÁTICAS RELACIONADAS À GESTÃO DE FISCALIZAÇÃO

Na gestão de Fiscalização, o Monitriip permite uma maior eficiência na gestão da execução dos serviços de transporte. Ele demonstrou sua eficiência no controle operacional das operadoras, quanto ao acompanhamento e às medidas específicas do órgão gestor.

Outra prática que pode contribuir para o aperfeiçoamento dos serviços de fiscalização é a elaboração de manuais, para o exercício das atividades. A ANTT possui três manuais de procedimentos de fiscalização do transporte de passageiros, sendo eles:

1. *Manual de Fiscalização do Transporte Rodoviário Regular Interestadual de Longa Distância de Passageiros* (ANTT, 2018b).
2. *Manual de Fiscalização de Empresas Prestadoras do Serviço de Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual de Passageiros sob o Regime de Fretamento* (ANTT, 2018a).
3. *Manual de Procedimentos de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros* (ANTT, 2021).

Os manuais foram elaborados com o objetivo de proporcionar uma base de pesquisa confiável, detalhando a legislação vigente do transporte de passageiros. Eles enfatizam os direitos dos usuários, os deveres das empresas prestadoras deste serviço e as regras de fiscalização.

Com os mesmos objetivos dos manuais da ANTT, o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais (DER/MG) elaborou o *Manual de Fiscalização de Transporte e Trânsito*, publicado em 2008. Assim como a Prefeitura Municipal de São Paulo, por meio do Departamento de Transportes Públicos, publicou o *Manual de Normas e Procedimentos de Fiscalização do Transporte Público*, em 2008. Este visa esclarecer os procedimentos adotados quanto à fiscalização do sistema de fretamento (DTP, [2008]).

6.4 BOAS PRÁTICAS RELACIONADAS À GESTÃO DE SERVIÇOS ESPECIAIS

Da mesma forma que a gestão das linhas regulares, a gestão da frota e das autorizações (licenças) dos fretamentos pode ser realizada de forma fácil e ágil pelo sistema Monitriip, que oferece diversas maneiras de controles operacionais aos transportadores e aos órgãos gestores.

6.5 BOAS PRÁTICAS RELACIONADAS À GESTÃO DE GEOPROCESSAMENTO

Entres os sistemas pesquisados, o Monitriip, utilizado pela ANTT, se destaca por oferecer um eficiente e adequado detalhamento de dados e acompanhamentos em tempo real das viagens e dos pontos de parada, o que facilita o controle operacional das empresas e os órgãos gestores.

6.6 BOAS PRÁTICAS RELACIONADAS À ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DOS ÓRGÃOS GESTORES PESQUISADOS

O DER/PR, em agosto de 2023, enviou aos 26 estados brasileiros e ao Distrito Federal um ofício solicitando informações referentes à quantidade de funcionários de cada órgão responsável pela gestão e pela fiscalização dos transportes urbanos rodoviários e metropolitanos, bem como informações operacionais de quantitativo de empresa, de linhas e de frota operante, a fim de realizar um comparativo com o atual quadro da CTRC do Estado do Paraná, que é objeto de estudo do presente relatório.

O Departamento de Transportes Rodoviários do Rio de Janeiro (DETRORJ) respondeu a solicitação do DER/PR em 31 de agosto de 2023. No estado do Rio de Janeiro, é o DETRORJ o responsável pelo transporte rodoviário do estado (DETRORJ, [202-]). O departamento é uma autarquia vinculada à Secretaria de Estado de Transportes (Setrans) e foi instituído pela Lei Estadual nº 1.221, de 6 de novembro de 1987 (RIO DE JANEIRO, 1987).

No Rio de Janeiro, 83 empresas operam linhas regulares e 399 operam linhas de fretamento (DETRORJ, 2023). Em relação à frota, 3.143 veículos operam 436 linhas urbanas metropolitanas, 502 veículos operam 88 linhas rodoviárias metropolitanas, 569 veículos são

responsáveis por 243 linhas urbanas não metropolitanas e 568 veículos atendem a 227 linhas rodoviárias não metropolitanas.

Para gerir e fiscalizar a frota e as empresas cadastradas no DETRO-RJ (2023), este conta com 159 funcionários de nível superior (101 cargos em comissão, 47 efetivos e 11 de requisição interna e externa) e 116 de nível médio (31 cargos em comissão, 70 efetivos e 15 de requisição interna e externa). Ademais, há 94 agentes de fiscalização do transporte intermunicipal de passageiros.

Do Rio Grande do Sul, a resposta ao ofício do DER/PR foi encaminhada no dia 4 de setembro de 2023 pelo presidente do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul (DAER/RS), uma autarquia vinculada à Secretaria Estadual de Logística e Transportes (Selt).

No estado, o transporte intermunicipal de passageiros é dividido em dois sistemas, sendo eles:

1. Transporte Intermunicipal de Passageiros de Longo Curso (SETLC)
2. Transporte Metropolitano Coletivo de Passageiros (SETM).

Segundo a Lei Estadual nº 11.090, de 22 de janeiro de 1998 (RIO GRANDE DO SUL, 1998), o DAER/RS é responsável pela gestão do SETLC, instituído pela Lei Estadual nº 14.667, de 31 de dezembro de 2014 (RIO GRANDE DO SUL, 2014), e pela Lei Estadual nº 14.834, de 5 de janeiro de 2016 (RIO GRANDE DO SUL, 2016), regido pelo Decreto Estadual nº 53.568, de 2 de junho de 2017 (RIO GRANDE DO SUL, 2017).

O sistema de transporte em questão é de competência da Diretoria de Transportes Rodoviários e de três superintendências, sendo elas: superintendência de transporte de passageiros, superintendência de fretamento e turismo e superintendência de terminais rodoviários (DAER/RS, [201-]).

O estado do Rio Grande do Sul, atualmente, possui 136 empresas operando o sistema regular e 2.500 o sistema especial de fretamento em 184 estações rodoviárias ativas. Ao todo, são 4.556 veículos registrados para operar tanto o sistema regular quanto o de fretamento.

Para executar a gestão do SETLC, o DAER/RS possui um servidor de nível superior, três de nível médio com formação superior, dois servidores de nível médio e três de nível fundamental. Em se tratando da fiscalização, 11 agentes são responsáveis por fiscalizar o transporte intermunicipal de longo curso em todo o estado. O presidente do departamento classifica o quantitativo como “insuficiente para suprir as demandas” (DETRO-RJ, 2023).

A Tabela 2 apresenta um quadro comparativo da quantidade de funcionários responsáveis pela gestão e pela fiscalização do transporte em diferentes estados brasileiros, considerando serviços intermunicipais regulares e especiais.

Tabela 2 – Quantitativo de funcionários da gestão e da fiscalização do transporte

	ÓRGÃO	DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM	DEPARTAMENTO AUTÔNOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM	DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS
	Servidores	Sigla do órgão	DER	DAER
Estado		Paraná	Rio Grande do Sul	Rio de Janeiro
Setor		Coordenadoria de Transporte Rodoviário Comercial	Diretoria de Transportes Rodoviários	-
Sigla do setor		CTRC	DTR	-
Nível superior		2	1	159
Nível médio		2	5	116
Nível fundamental		0	3	0
Terceirizados		2	0	0
Estagiários		5	0	0
Agentes de fiscalização		40	11	94
Total		51	20	369
Empresas		43	2.636	982
Linhas		413	*	994
Frota		2.361	4.556	4.782

Observação: *Não foi informado pelo órgão.

Fonte: Acervo do DER/PR (2023). Elaboração: FEPESE (2023)

7 DIRETRIZES PARA APERFEIÇOAMENTO DA GESTÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL

Este capítulo apresenta a proposição de adequações direcionadas ao órgão de gestão e de fiscalização com base no exposto ao longo do presente documento. Entre os temas citados para melhorias estão a estrutura organizacional, a gestão de registros e dos serviços, a infraestrutura, a fiscalização e a gestão informatizada, com o intuito de alinhá-los de maneira mais precisa, visando satisfazer as atuais e as eventuais futuras necessidades.

7.1 DIRETRIZES PARA MELHORIA DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DO GESTOR DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL

As alternativas de melhorias na estrutura organizacional do gestor do transporte intermunicipal devem levar em conta diversos fatores, internos e externos, tratados de forma individual ou coletiva, pois se trata de um serviço público considerado essencial para a população usuária.

Ponderando que há, no estado do Paraná, dois órgãos de gestão de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, que exercem as mesmas funções (DER/PR e AMEP), além da Agepar, indica-se, como alternativa para o aperfeiçoamento da estrutura organizacional, a criação de uma agência estadual de transporte terrestre, nos mesmos moldes da ANTT, com diretorias específicas para a gestão do transporte rodoviário e para a gestão do transporte metropolitano.

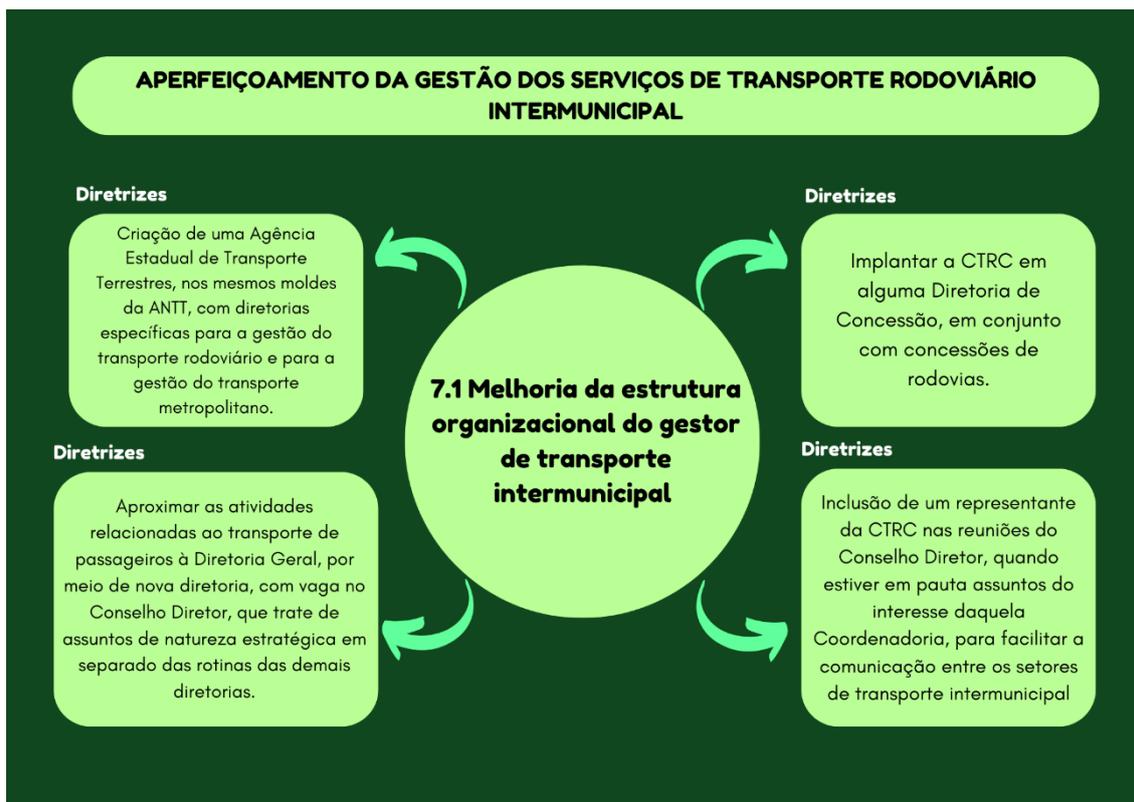
Outra possibilidade seria aproximar as atividades relacionadas ao transporte de passageiros à DG, por meio de nova diretoria, com vaga no Conselho Diretor, que trata de assuntos de natureza estratégica separadamente das rotinas das demais diretorias, buscando soluções mais céleres para as atividades atípicas, como concessões de serviços públicos.

Por se tratar de serviço público essencial e concedido para operação por empresas privadas, uma terceira alternativa seria que a CTRC fosse contida numa Diretoria de Concessão, em conjunto com concessões de rodovias.

A quarta possibilidade é incluir um representante da CTRC nas reuniões do Conselho Diretor, quando estiverem em pauta assuntos de interesse da coordenadoria, de modo a facilitar a explicação e o entendimento dos conselheiros nas decisões relacionadas ao setor de transporte intermunicipal de passageiros.

O resumo das possibilidades em relação ao aperfeiçoamento da estrutura organizacional é exposto na Figura 18.

Figura 18 – Síntese das proposições – Aperfeiçoamento da estrutura organizacional



Elaboração: FEPESE (2023)

7.2 DIRETRIZES PARA MELHORIA DO SISTEMA DE GESTÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL

Conforme o exposto, revela-se como fundamental acelerar o processo de criação do novo SGTI, necessário para a manutenção da gestão atual e, principalmente, para a gestão do sistema após novas e obrigatórias licitações.

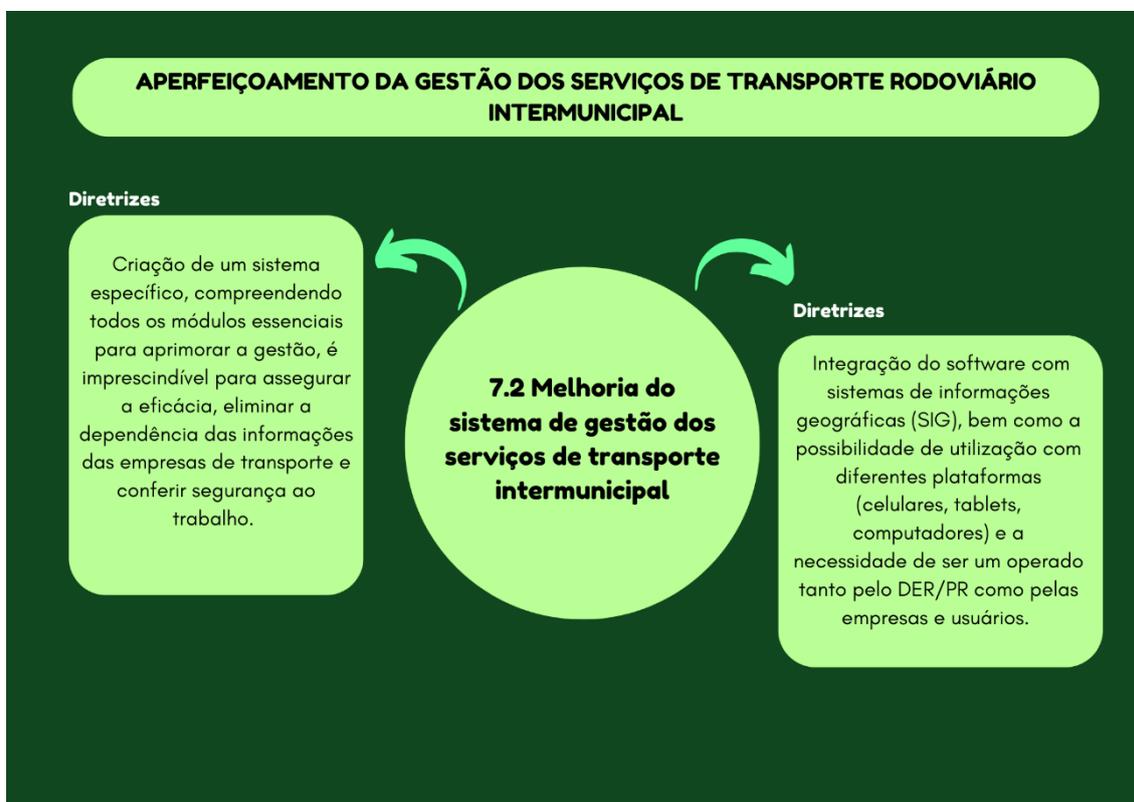
A necessidade de um software moderno e específico para as demandas do DER/PR, acessível tanto para computadores quanto por meio de aplicativo, é essencial para agilizar as tarefas, facilitar a fiscalização e a gestão, e integrar os dados do departamento com as empresas de transporte.

Atualmente, algumas tarefas ainda são realizadas manualmente. A criação de um sistema específico, compreendendo todos os módulos essenciais para aprimorar a gestão, é imprescindível para assegurar a eficácia, eliminar a dependência das informações das empresas de transporte e conferir segurança ao trabalho. A introdução de uma ferramenta de alta qualidade conferiria ao DER/PR a credibilidade dos dados, demonstrando a eficiência do sistema e a rapidez nas informações. A carência de um sistema de informação eficiente é evidenciada como uma das principais demandas do setor.

Pela singularidade da forma de funcionamento e de gestão de um órgão estadual com a responsabilidade de fiscalizar o transporte intermunicipal de todo o estado do Paraná, devem ser previstos elementos como a integração com sistemas de informações geográficas, bem como a possibilidade de utilização de diferentes plataformas (celulares, tablets e computadores) e a necessidade de ser operado tanto pelo DER/PR como pelas empresas e usuários. Dessa forma, recomenda-se um software criado e customizado para as necessidades do DER/PR. Ressalta-se que um procedimento automatizado reduziria os custos e o tempo de análise e de emissão de respostas para os pedidos de empresas, bem como mitigaria a probabilidade de falhas humanas.

O resumo das proposições acerca do sistema de gestão é exposto na Figura 19.

Figura 19 – Síntese das proposições – Sistema de gestão



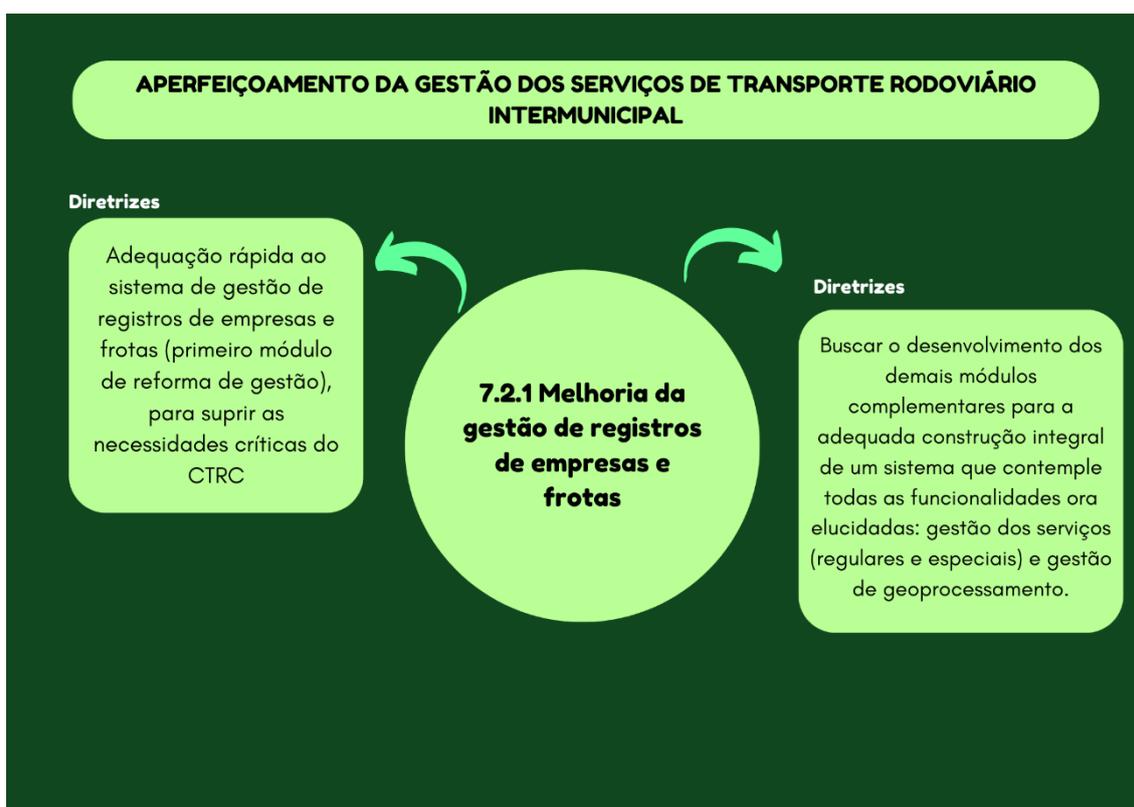
Elaboração: FEPESE (2023)

7.2.1 DIRETRIZ PARA MELHORIA DA GESTÃO DE REGISTROS DE EMPRESAS E DE FROTA

Considerando o histórico apresentado acerca da criação e do desenvolvimento de um novo sistema de gestão do transporte intermunicipal, cujo período de elaboração supera uma década, é fundamental que com a finalização do primeiro módulo do referido sistema (gestão de empresas e frota), este possa, o quanto antes, ter sua operação iniciada, visando atender às demandas críticas da CTCR. Entretanto, é fundamental que se busque o desenvolvimento dos demais módulos complementares para a adequada construção integral de um sistema que contemple todas as funcionalidades ora elucidadas: gestão dos serviços (regulares e especiais) e gestão de geoprocessamento.

A Figura 20 ilustra, de maneira sintética, os encaminhamentos propostos para o tema.

Figura 20 – Síntese das proposições – Gestão de registros



Elaboração: FEPESE (2023)

7.2.2 GESTÃO DE SERVIÇOS REGULARES

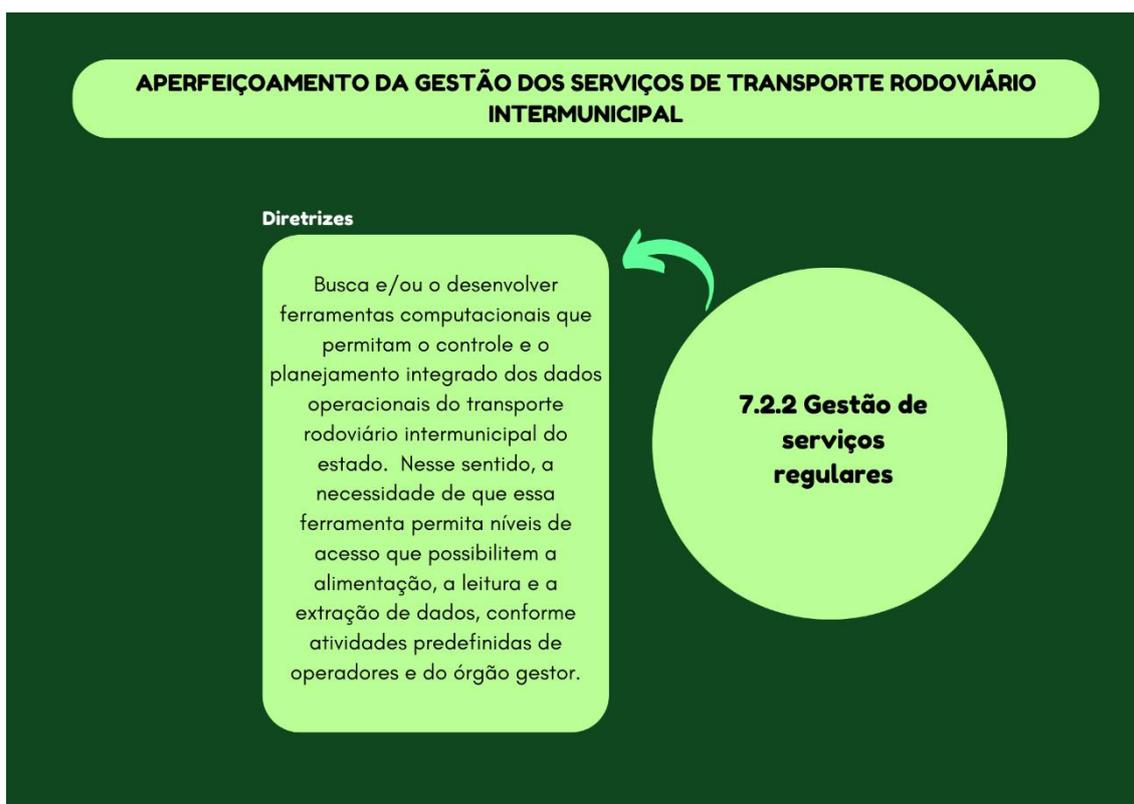
Visando uma eficiente gestão dos serviços regulares, tanto os atuais quanto os futuros, após novos processos licitatórios, indicam-se a busca e/ou o desenvolvimento de ferramentas

computacionais que permitam o controle e o planejamento integrado dos dados operacionais do transporte rodoviário intermunicipal do estado. Importa destacar, nesse sentido, a necessidade de que essa ferramenta permita níveis de acesso que possibilitem a alimentação, a leitura e a extração de dados, conforme atividades predefinidas de operadores e do órgão gestor.

Dessa forma, destaca-se a estrutura utilizada no Monitriip, da ANTT, como balizador do sistema proposto, sendo necessário definir, contudo, as regras e os custos associados à coleta e à cessão dos dados operacionais remetidos pelas operadoras e endereçados ao órgão gestor. No mesmo sentido, também deve-se buscar o desenvolvimento dos módulos complementares, não contemplados pela estrutura do Monitriip, e fundamentais para garantir a eficiência da gestão dos serviços regulares de competência do DER/PR.

A Figura 21 resume as conclusões sobre os serviços regulares, do ponto de vista do sistema de gestão.

Figura 21 – Síntese das proposições – Gestão de serviços regulares

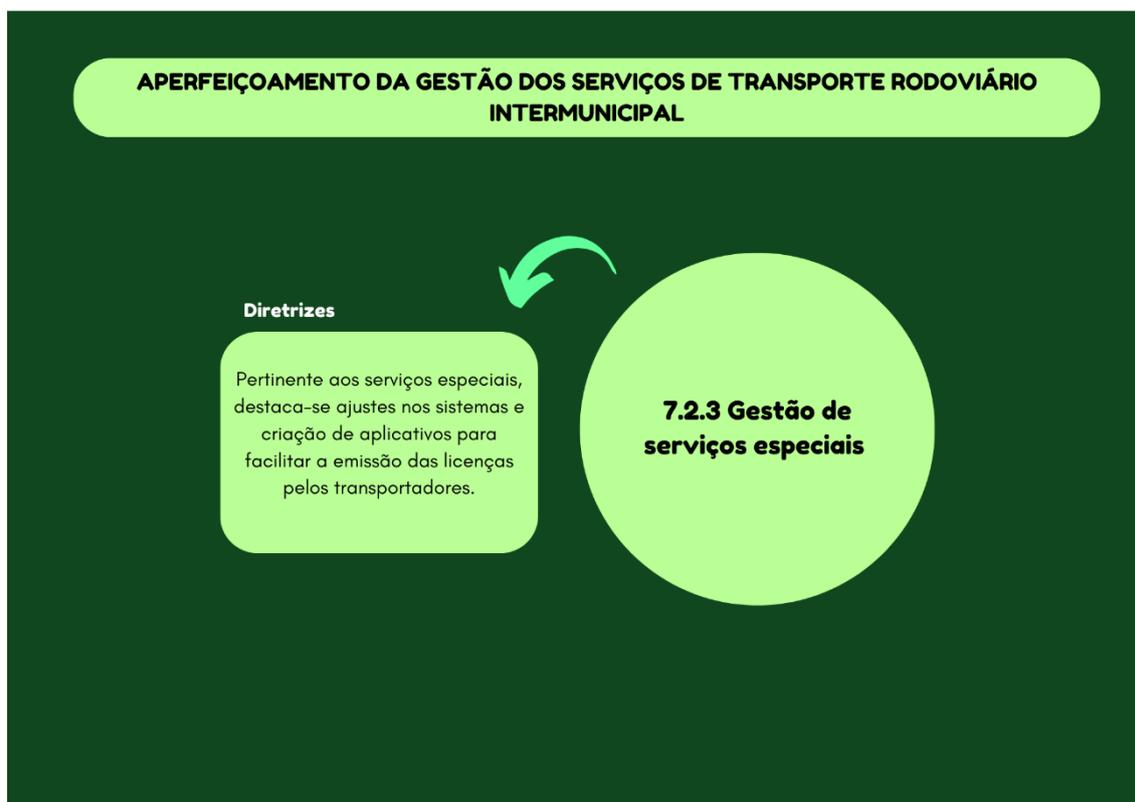


Elaboração: FEPESE (2023)

7.2.3 GESTÃO DE SERVIÇOS ESPECIAIS

Em relação à gestão de serviços especiais, o mapeamento indica que é aquela que demanda menor esforço para a melhoria da qualidade, necessitando de ajustes nos sistemas e na criação de aplicativos para facilitar a emissão das licenças pelos transportadores (*vide* Figura 22).

Figura 22 – Síntese das proposições – Gestão de serviços especiais



Elaboração: FEPESE (2023)

7.2.4 DIRETRIZ PARA MELHORIA DA GESTÃO DE GEOPROCESSAMENTO

Como evidenciado, atualmente há um massivo esforço da CTCR em levantar os itinerários das linhas com detalhamento de dados, tais como extensão e pontos de parada para refeição e embarque, incluindo a existência de abrigos e de baias.

Na mesma linha de necessidade de uma gestão informatizada, os referidos levantamentos e os tratamentos de dados necessitam de modernização e de aprimoramento via sistema informatizado, uma vez que são informações sensíveis, cuja gestão afeta não somente a operação das linhas regulares atuais e a serem licitadas, mas também o planejamento nas reformas e na construção de rodovias, que devem considerar a necessidade de instalação de abrigos e de baias ao longo de sua extensão.

De maneira geral, as proposições acerca do geoprocessamento são expostas na Figura 23.

Figura 23 – Síntese das proposições – Gestão de serviços de geoprocessamento



Elaboração: FEPESE (2023)

7.3 DIRETRIZ PARA INCREMENTO DA EQUIPE QUE COMPÕE A GESTÃO DO TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS

De acordo com as informações coletadas no mapeamento e no histórico do quadro funcional do DER/PR dedicado à gestão do transporte intermunicipal de passageiros, verifica-se como fundamental incrementar o corpo técnico atual, de modo a absorver novos profissionais capacitados ao setor, obtendo ganhos quantitativos e qualitativos para a gestão dos serviços. Atualmente, no DER/PR, há duas divisões principais, sendo elas:

- » CTRC administrativa: encarregada do planejamento e da execução das operações, localizada na sede central do DER/PR.
- » Grupo de fiscalização em campo: distribuído entre todas as superintendências regionais, responsável pela supervisão direta.

Nesse sentido, a incorporação de novos profissionais visa fortalecer as atividades de gestão em ambos os grupos de trabalho (administrativo e fiscalização), uma vez que a capacidade atual demonstra ser insuficiente para sustentar as operações.

Assim, para melhorar o funcionamento destes setores, é necessário aumentar o número de profissionais qualificados para garantir uma estrutura que atenda a todas as necessidades de gerenciamento e de fiscalização. No que diz respeito à fiscalização, não é permitido delegá-la a terceiros, sendo necessária a realização preferencialmente de concurso público para contratação de novos servidores.

Atualmente, a equipe de plantão para fiscalização está concentrada exclusivamente na Rodoviária de Curitiba, devido à escassez de fiscais para serem designados aos demais terminais.

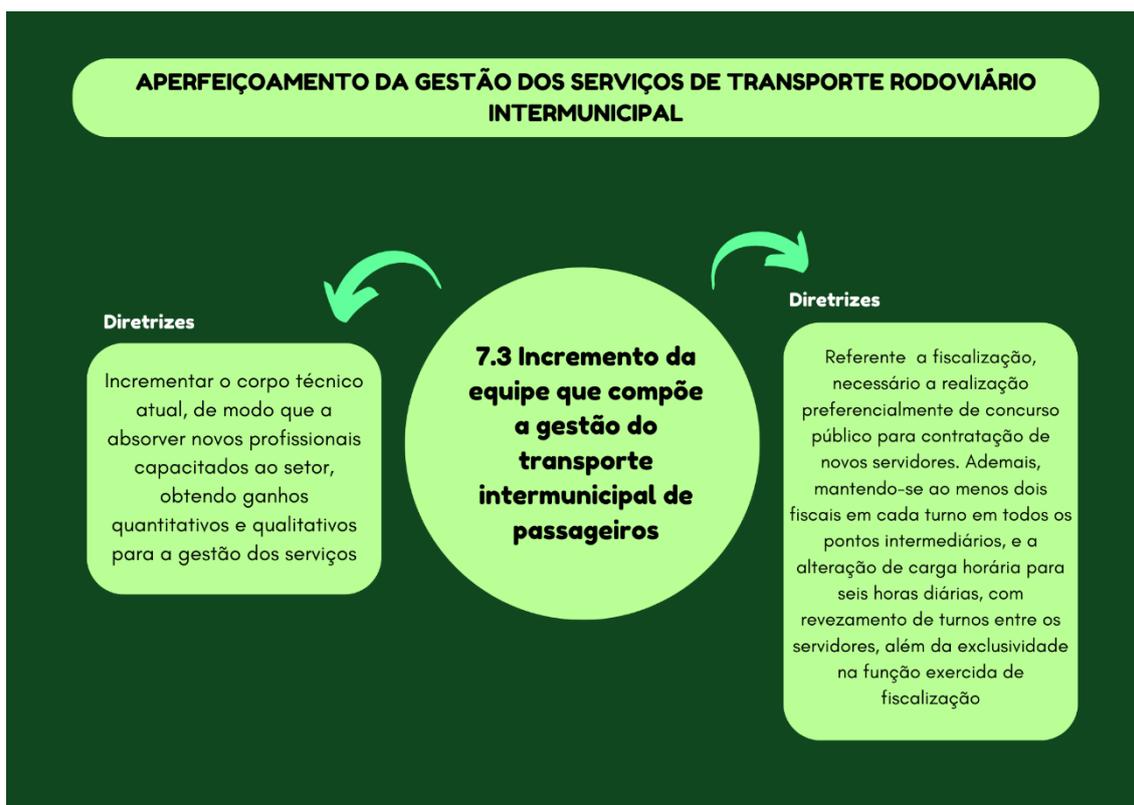
Assim, entende-se que seja necessário incrementar a quantidade de funcionários, mantendo, ao menos, dois fiscais em cada turno em todos os pontos intermediários. Sendo assim, nos demais polos, os atendimentos são realizados somente mediante denúncias ou reclamações formais.

A organização atual apresenta uma fragilidade na estrutura de equipe, uma vez que os fiscais desempenham tanto funções administrativas quanto fiscais. As atividades de fiscalização de transporte se estendem até às 00h, enquanto os trabalhadores administrativos no escritório encerram suas atividades às 18h, o que impossibilita a fiscalização entre esses horários, frisando a falta de funcionários e a distribuição de escala trabalhista, que não atende a toda a jornada estabelecida para fiscalização.

Dessa forma, a alteração de carga horária para seis horas diárias, com revezamento de turnos entre os servidores, além da exclusividade na função exercida de fiscalização, pode contribuir com a eficiência do serviço público.

As conclusões tratadas sobre a equipe são demonstradas de maneira sintética na Figura 24.

Figura 24 – Síntese das proposições – Incremento da equipe



Elaboração: FEPESE (2023)

7.4 DIRETRIZ PARA MELHORIA NA INFRAESTRUTURA PARA GESTÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL – FISCALIZAÇÃO

As melhorias propostas relacionadas à infraestrutura da gestão dos serviços de transporte intermunicipal geridas pelo DER/PR remetem especialmente ao serviço de fiscalização.

Dessa forma, algumas ações são recomendadas no sentido de possibilitar aos agentes públicos na função de fiscais dos serviços condições de trabalho mais adequadas, a saber:

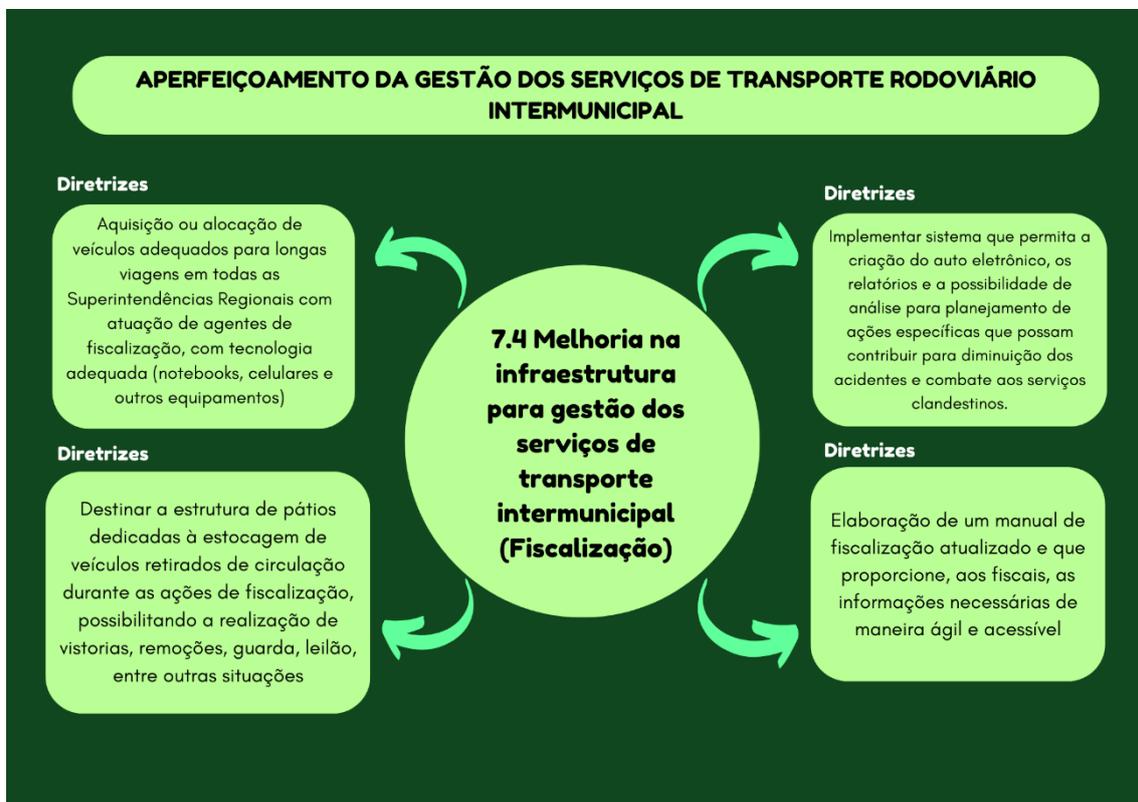
- a Aquisição ou alocação de veículos adequados para longas viagens em todas as superintendências regionais com atuação de agentes de fiscalização:** tais veículos devem, preferencialmente, ter equipamento a bordo para otimizar a consulta dos sistemas de gestão nas localidades em que são realizadas as fiscalizações. Uma possibilidade são veículos do tipo furgão, com adaptações que permitam a instalação de um escritório móvel com os equipamentos necessários para a execução dos serviços, tais como mesa, notebook, iluminação e assentos.
- b Estruturas de pátios:** dedicadas à estocagem de veículos retirados de circulação durante as ações de fiscalização, possibilitando a realização de vistorias, remoções, guarda, leilão, entre outras, considerando, ainda, o

custeio, pelo infrator, mitigando a responsabilidade das forças policiais (fiéis depositários) e dos agentes fiscalizadores.

- c Informatização do setor:** sistema que permita a criação do auto eletrônico, os relatórios e a possibilidade de análise para planejamento de ações específicas que possam contribuir para diminuição dos acidentes e combate aos serviços clandestinos.
- d Manual de fiscalização:** elaboração de um manual de fiscalização atualizado e que proporcione, aos fiscais, as informações necessárias de maneira ágil e acessível, devendo ser utilizado, também, como material de treinamento, de capacitação e de reciclagem, quando for o caso.

O resumo das últimas proposições, referentes à infraestrutura e à fiscalização, é ilustrado na Figura 25.

Figura 25 – Síntese das proposições – Infraestrutura para fiscalização



Elaboração: FEPESE (2023)

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA DE ASSUNTOS METROPOLITANOS DO PARANÁ (AMEP). **Apresentação**. Curitiba, 2023. Disponível em: <https://www.amep.pr.gov.br/Pagina/Apresentacao>. Acesso em: 5 set. 2023.

AGÊNCIA GOIANA DE REGULAÇÃO, CONTROLE E FISCALIZAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS (AGR). **Gestão de Pessoas**. [Goiana], 2023. Disponível em: <https://www.agr.go.gov.br/gest%C3%A3o-de-pessoas/gest%C3%A3o-institucional.html>. Acesso em: 2 ago. 2023.

AGÊNCIA GOIANA DE REGULAÇÃO, CONTROLE E FISCALIZAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS (AGR). **Transporte**. Goiana, 2023a. Disponível em: <https://www.agr.go.gov.br/%C3%A1reas-de-atua%C3%A7%C3%A3o-regulat%C3%B3ria/transporte.html>. Acesso em: 11 set. 2023.

AGÊNCIA GOIANA DE REGULAÇÃO, CONTROLE E FISCALIZAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS (AGR). **Transporte**. Menu vertical. Goiana, 2023b. Disponível em: <https://www.agr.go.gov.br/acesso-a-informacao/39-regula%C3%A7%C3%A3o-e-fiscaliza%C3%A7%C3%A3o/transporte-menu-vertical.html>. Acesso em: 11 set. 2023.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Monitriip. **O que é?** Brasília, DF, [201-]. Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/monitriip>. Acesso em: 3 out. 2023.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). [**Organograma**]. 16 ago. 2022. 1 imagem. Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/documents/831351/0/Organograma+completo+16.08.2022.pdf/0dcabe9a-b9c3-0ccf-d8cb-27b2da199d8a?t=1662645186197>. Acesso em: 4 set. 2023.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Resolução nº 4.499, de 28 de novembro de 2014**. Define o tipo, a estruturação, a coleta, o armazenamento, a disponibilização e o envio dos dados coletados pelo Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros. [Brasília, DF]: ANTT, 28 nov. 2014. Disponível em: https://anttlegis.antt.gov.br/action/TematicaAction.php?acao=abrirVinculos&cotematica=15200401&cod_menu=7734&cod_modulo=420. Acesso em: 3 out. 2023.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Superintendência de Fiscalização (SUFIS). **Manual de fiscalização de empresas prestadoras do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros sob o regime de fretamento**. Brasília, DF: SUFIS, fev. 2018a. Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/documents/359209/0/Manual+de+Fiscaliza%C3%A7%C3%A3o+do+Servi%C3%A7o+de+Fretamento.pdf/7b8ef044-7316-1c47-39ac-ec373558c429?t=1592236565733>. Acesso em: 3 out. 2023.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Superintendência de Fiscalização (SUFIS). **Manual de fiscalização do transporte rodoviário regular interestadual de longa distância de passageiros**. Brasília, DF: SUFIS, 2018b. Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/documents/359209/0/Manual+de+Fiscaliza%C3%A7%C3%A3o+do+Transporte+Nacional+de+Passageiros+Longa+Dist%C3%A2ncia.pdf/b9eb29e8-03bd-2c13-b27b-8c010693070f?t=1592236604477>. Acesso em: 3 out. 2023.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Superintendência de Fiscalização (SUFIS). **Manual de procedimentos de fiscalização do transporte rodoviário internacional de**

passageiros. Brasília, DF: SUFIS, 2021. Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/documents/359209/0/Manual+de+Procedimentos+de+Fiscaliza%C3%A7%C3%A3o+do+Transporte+Rodovi%C3%A1rio+Internacional+de+Passageiros.pdf/e2033f0a-61db-0f96-7bf5-e21d595157e1?t=1649788526420>. Acesso em: 3 out. 2023.

AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO (ARTESP). **Organograma.** c2020. 1 imagem. Disponível em: <http://www.artesp.sp.gov.br/SitePages/organograma-e-regimento.aspx>. Acesso em: 4 set. 2023.

AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS E CONTRATADOS DO ESTADO DO AMAZONAS (ARSEPAM). **Organograma.** Manaus, 2019. Disponível em: <http://www.arsepam.am.gov.br/organograma/>. Acesso em: 11 set. 2023.

AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS E CONTRATADOS DO ESTADO DO AMAZONAS (ARSEPAM). **Serviços Regulados.** Manaus, [202-]. Disponível em: <http://www.arsepam.am.gov.br/servicos-regulados/>. Acesso em: 11 set. 2023.

AMARAL. M. Hong Kong de metrô: com o octopus card é simples. **Viaje na viagem**, [s. l.], maio 2013. Disponível em: <https://www.viajenaviagem.com/hong-kong-de-metro-com-o-octopus-card-e-simples/>. Acesso em: 3 out. 2023.

AQUINO, B. Sucesso na adesão, 70% dos pagamentos na AGEMS já são realizados via PIX. **AGEMS**, Campo Grande, 18 jan. 2023. Disponível em: <https://www.agems.ms.gov.br/sucesso-na-adesao-70-dos-pagamentos-na-agems-ja-sao-realizados-via-pix/>. Acesso em: 3 out. 2023.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (NTU). **Boas práticas para a nova mobilidade urbana:** exemplos para a aplicação da Lei nº 12.587/2012. Brasília, DF: NTU, [2016]. Disponível em: <https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635110576376336907.pdf>. Acesso em: 3 out. 2023.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil (1988).** Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: 11 set. 2023.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.** Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Presidência da República, 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em: 7 ago. 2023.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015.** Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. Brasília, DF: Presidência da República, 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13103.htm. Acesso em: 8 ago. 2023.

BRASIL. Secretaria da Receita Federal. Simples Nacional. **O que é o Simples Nacional?** [Brasília, DF], [202-]. Disponível em: <https://www8.receita.fazenda.gov.br/SimplesNacional/Documentos/Pagina.aspx?id=3>. Acesso em: 11 ago. 2023.

CIDADE VERDE. **Integração.** Maringá, [2023]. Disponível em: <http://www.cidadeverdetransporte.com.br/integracao.html>. Acesso em: 3 out. 2023.

DEPARTAMENTO AUTÔNOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO RIO GRANDE DO SUL (DAER/RS). **Diretoria de Transportes Rodoviários**. Porto Alegre, [201-]. Disponível em: <https://www.daer.rs.gov.br/diretoria-de-transportes-rodoviaros>. Acesso em: 15 set. 2023.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DO PARANÁ (DER/PR). **Portaria nº 001/2020-DOP**. Curitiba: DER/PR, 2020. Disponível em: https://www.der.pr.gov.br/sites/der/arquivos_restritos/files/documento/2020-08/portaria0012020DOP.pdf. Acesso em: 11 ago. 2023.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DO PARANÁ (DER/PR). **Conheça o DER/PR**. Curitiba, [202-]a. Disponível em: <https://www.der.pr.gov.br/Pagina/Conheca-o-DERPR>. Acesso em: 7 ago. 2023.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DO PARANÁ (DER/PR). **Estrutura organizacional**. Curitiba, [202-]b. Disponível em: <https://www.der.pr.gov.br/Pagina/Estrutura-organizacional>. Acesso em: 6 out. 2023.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DO PARANÁ (DER/PR). **Penalidades por Grupo**. Curitiba, [202-]c. Disponível em: <https://www.der.pr.gov.br/Pagina/Penalidades-por-Grupo>. Acesso em: 5 out. 2023.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DO PARANÁ (DER/PR). **Transporte Intermunicipal de Passageiros – Histórico**. Curitiba, [202-]d. Disponível em: <https://www.der.pr.gov.br/Pagina/Transporte-Intermunicipal-de-Passageiros-Historico>. Acesso em: 5 out. 2023.

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES PÚBLICOS (DTP). **Manual de normas e procedimentos de fiscalização do transporte público: modalidades**. São Paulo: DTP, [2008]. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/manual_de_procedimento_1314390233.pdf. Acesso em: 3 out. 2023.

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DO RIO DE JANEIRO (DETRO-RJ). **Of. DETRO/PRES Nº 752**. Rio de Janeiro: DETRO-RJ, 31 ago. 2023. 2 p. [.pdf].

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DO RIO DE JANEIRO (DETRO-RJ). **O que é o Detro-RJ?** Rio de Janeiro, [202-]. Disponível em: <http://www.detro.rj.gov.br/detro/o-que-e-o-detro-rj>. Acesso em: 15 set. 2023.

DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Transporte e Mobilidade (SEMOB). **Competências**. Brasília, DF, 16 jun. 2021. Disponível em: <https://www.semob.df.gov.br/competencias/>. Acesso em: 11 set. 2023.

DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Transporte e Mobilidade (SEMOB). **Organograma**. [2023]. 1 imagem. Disponível em: <https://www.semob.df.gov.br/wp-content/uploads/2023/04/ORGANOGRAMA-SEMOB-ABRIL-23-A3.pdf>. Acesso em: 9 ago. 2023.

EMBARCA.AI. **Página inicial**. [S. l.], [2023]. Disponível em: embarca.ai. Acesso em: 3 out. 2023.

EXPRESSO SANTA TEREZA LTDA. **Venda de passagens**. Cascavel, 2019. Disponível em: <https://www.expressosantatereza.com.br/venda-de-passagens/>. Acesso em: 3 out. 2023.

FLIX SE (Alemanha). **Viagens de autocarro por toda a Europa**. München, 2023. Disponível em: <https://www.flixbus.pt>. Acesso em: 8 ago. 2023

FLIXBUS TRANSPORTE E TECNOLOGIA DO BRASIL LTDA. **Linhas em tempo real**. [São Paulo]: FlixBus, c2023. Disponível em: <https://www.flixbus.com.br/track/ride/2af67451-3cb3-409d-9f26-28e0f61c4314?fromStopUuid=3748070d-f67f-42ee-b913-51c06c6d50e2&toStopUuid=ae011cba-924d-4728-a28f-8dc58c9ed0a4>. Acesso em: 30 ago. 2023.

GOL LINHAS AÉREAS S.A. (GOL). Ônibus. **Smiles**, Barueri, [2023]. Disponível em: <https://www.smiles.com.br/mfe/onibus>. Acesso em: 3 out. 2023.

LAVALLE, R. O cartão Navigo Découverte. **Conexão Paris**, [s. l.], 1 set. 2015. Disponível em: <https://www.conexaoparis.com.br/o-cartao-navigo/>. Acesso em: 3 out. 2023.

LONDRINA. Sistema de Cadastro de Estudantes (SiCadE). **Cartão estudante**. Londrina, c2023. Disponível em: <http://estudante.tcgrandelondrina.com.br/Sicade/SW/BuscarCartao#!>. Acesso em: 6 out. 2023.

MOBIFÁCIL SERVIÇOS, TECNOLOGIA E PARTICIPAÇÕES LTDA. (MOBIFÁCIL). **Passagem de ônibus para diversos destinos do Brasil**. [S. l.], [2023]. Disponível em: <https://www.mobifacil.com.br/destinos.html>. Acesso em: 3 out. 2023.

MOBIFÁCIL SERVIÇOS, TECNOLOGIA E PARTICIPAÇÕES LTDA. **Política de Compra**. [São Bernardo do Campo], 7 fev. 2023. Disponível em: <https://www.mobifacil.com.br/politica-de-compra.html>. Acesso em: 3 out. 2023.

MOBIFÁCIL SERVIÇOS, TECNOLOGIA E PARTICIPAÇÕES LTDA. (MOBIFÁCIL). **Smiles e Mobifácil: conheça mais sobre essa parceria e realize a viagem dos seus sonhos!** [S. l.], c2021. Disponível em: <https://blog.mobifacil.com.br/clientes-smiles-podem-usar-suas-milhas-para-viajar-de-onibus-com-a-mobifacil/>. Acesso em: 3 out. 2023.

MOBIFÁCIL SERVIÇOS, TECNOLOGIA E PARTICIPAÇÕES LTDA. **Sobre nós**. [São Bernardo do Campo], c2021. Disponível em: <https://blog.mobifacil.com.br/sobre-nos/>. Acesso em: 30 ago. 2023.

NEON PAGAMENTOS (NEON). **Como usar o pagamento por aproximação no dia a dia?** São Paulo, 21 dez. 2022. Disponível em: <https://neon.com.br/aprenda/conta-neon/nfc-tecnologia-do-pagamento-por-aproximacao>. Acesso em: 3 out. 2023.

PALOCO, M. E. Novo cartão de ônibus para cidades vizinhas de Londrina pode ser retirado. **Ric**, [Londrina], c2023. Disponível em: <https://ric.com.br/prja/cotidiano/novo-cartao-de-onibus-para-cidades-vizinhas-de-londrina-pode-ser-retirado/>. Acesso em: 6 out. 2023.

PARANÁ. Anexo I: Regulamento do Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Paraná. *In*: PARANÁ. Casa Civil. **Decreto nº 1.821, de 28 de fevereiro de 2000**. Curitiba: Casa Civil, 19 jul. 2023a. Disponível em: https://www.der.pr.gov.br/sites/der/arquivos_restritos/files/documento/2023-07/regulamento_transporte_intermunicipal_annotado_190723.pdf. Acesso em: 17 ago. 2023.

PARANÁ. Assembleia Legislativa. **Lei nº 5948, de 27 de maio de 1969**. Cria o Conselho Paranaense de Turismo e a Empresa Paranaense de Turismo e dá outras providências. Curitiba: Assembleia Legislativa, 28 maio 1969. Disponível em: <https://leisestaduais.com.br/pr/lei->

ordinaria-n-5948-1969-parana-este-ato-ainda-nao-esta-disponivel-no-sistema. Acesso em: 2 out. 2023.

PARANÁ. Governo do Estado. **Decreto 1729, de 31 de outubro de 2007**. Incluído o § 3º no art. 3º do Decreto nº 4977, de 15/6/2005. Curitiba: Governo do Estado, 2007. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/pesquisarAto.do?action=exibir&codAto=51174&indice=1&totalRegistros=1&dt=8.0.2020.16.47.18.578>. Acesso em: 4 set. 2023.

PARANÁ. Governo do Estado. **Decreto nº 1821, de 28 de fevereiro de 2000**. Aprovação do Regulamento do Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Paraná. Curitiba: Governo do Estado, 29 fev. 2000a. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/pesquisarAto.do?action=exibir&codAto=53770&odItemAto=418441>. Acesso em: 2 out. 2023.

PARANÁ. Governo do Estado. **Decreto nº 2435, de 8 de fevereiro de 1988**. Aprovação do Regulamento dos Serviços de Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros. Curitiba: Governo do Estado, 9 fev. 1988. Disponível em: <https://leisestaduais.com.br/pr/decreto-n-2435-1988-parana-aprovacao-do-regulamento-dos-servicos-de-transporte-coletivo-intermunicipal-de-passageiros>. Acesso em: 4 set. 2023.

PARANÁ. Governo do Estado. **Decreto nº 2458, de 15 de agosto de 2000**. Aprova o Regulamento do Departamento de Estradas e Rodagem – DER. Curitiba: Governo do Estado, 15 ago. 2000b. Disponível em: <http://celepar7cta.pr.gov.br/seap/legrh-v1.nsf/4efc6270e615309f83256992005ba9ce/d6a8a1ce22496f1b03256b13005828b7?OpenDocument>. Acesso em: 2 out. 2023.

PARANÁ. Governo do Estado. **Decreto nº 2818, de 14 de julho de 2023**. Altera o Anexo do Decreto nº 1.821, de 28 de fevereiro de 2000, que aprovou o Regulamento do Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Paraná. Curitiba: Governo do Estado, 2023b. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=447566#:~:text=Alterar%20o%20Anexo%20do%20Decreto,V%20e%20VI%20do%20art>. Acesso em: 4 set. 2023.

PARANÁ. Governo do Estado. **Decreto nº 3046, de 14 de outubro de 2019**. Altera o Decreto nº 1.821, de 28 de fevereiro de 2000, que aprova o Regulamento do Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Paraná. Curitiba: Governo do Estado, 2019. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=383506>. Acesso em: 4 set. 2023.

PARANÁ. Governo do Estado. **Decreto nº 3843, de 2 de setembro de 1977**. Aprova o Regulamento e a Estrutura do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná. Curitiba: Governo do Estado, 2 set. 1977. Disponível em: <http://celepar7cta.pr.gov.br/seap/legrh-v1.nsf/5199c876c8f027f603256ac5004b67da/d403111df0b815ee03256ae0006581dd?OpenDocument>. Acesso em: 2 out. 2023.

PARANÁ. Governo do Estado. **Decreto nº 4475, de 14 de março de 2005**. Curitiba: Governo do Estado, 14 mar. 2005a. Disponível em: <https://leisestaduais.com.br/pr/decreto-n-4475-2005-parana-incluidas-no-art-3o-do-anexo-ao-decreto-2458-de-14-de-agosto-de-2000-que-aprovou-o-regulamento-do-departamento-de-estradas-de-rodagem-der?q=leis>. Acesso em: 2 out. 2023.

PARANÁ. Governo do Estado. **Decreto nº 4742, de 15 de maio de 2009**. Regulamenta a Lei nº 11.911/1997, com as alterações das Leis nº 13.120/2001 e nº 15.051/2006, que assegura transporte gratuito nas linhas comuns do transporte intermunicipal de passageiros aos portadores de deficiência comprovadamente carentes. Curitiba: Governo do Estado, 2009. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=144070>. Acesso em: 4 set. 2023.

PARANÁ. Governo do Estado. **Decreto 4977, de 15 de julho de 2005**. Todas as empresas que prestam serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, ficam obrigadas a informar aos usuários, quando houver embarque de novos passageiros. Curitiba: Governo do Estado, 2005b. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/pesquisarAto.do?action=exibir&codAto=45582&ndice=1&totalRegistros=1&dt=8.0.2020.16.48.31.457>. Acesso em: 4 set. 2023.

PARANÁ. Governo do Estado. **Decreto 5095, de 19 de julho de 2005**. Dando nova redação ao parágrafo único do artigo 44 do anexo do Decreto nº 1.821, de 28/2/2000. Curitiba: Governo do Estado, 2005c. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/pesquisarAto.do?action=exibir&codAto=45188&ndice=1&totalRegistros=1&dt=8.0.2020.16.47.37.217>. Acesso em: 4 set. 2023.

PARANÁ. Governo do Estado. **Decreto nº 5388, de 24 de julho de 2012**. Curitiba: Governo do Estado, 2012. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=243722>. Acesso em: 4 set. 2023.

PARANÁ. Governo do Estado. **Decreto nº 5472, de 2 de agosto de 1989**. Revogação do Decreto nº 2435 mantendo as disposições da letra “e” do art. 96 do decreto nº 17.859 e restaurando a regulamentação aprovada pelo art. 1º do decreto nº 5246. Curitiba: Governo do Estado, 2 ago. 1989. Disponível em: <https://leisestaduais.com.br/pr/decreto-n-5472-1989-parana-revogacao-do-decreto-no-2435-mantendo-as-disposicoes-da-letra-e-do-art-96-do-decreto-no-17-859-e-restaurando-a-regulamentacao-aprovada-pelo-art-1o-do-decreto-no-5246>. Acesso em: 4 set. 2023.

PARANÁ. Governo do Estado. **Decreto nº 7099, de 10 de março de 2021**. Altera os arts. 26, 46 e 83 do anexo a que se refere o Decreto nº 1.821, de 28 de fevereiro de 2000, que aprova o Regulamento do Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Paraná. Curitiba: Governo do Estado, 2021. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=410764>. Acesso em: 4 set. 2023.

PARANÁ. Governo do Estado. **Decreto nº 7.340, de 8 de junho de 2010**. Da nova redação a artigo específicos do Decreto nº 1.821, de 2000. Curitiba: Governo do Estado, 2010. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=144439>. Acesso em: 4 set. 2023.

PARANÁ. Governo do Estado. **Decreto nº 7496, de 4 de março de 2013**. Curitiba: Governo do Estado, 2013. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=252502>. Acesso em: 4 set. 2023.

PARANÁ. Governo do Estado. **Lei Complementar nº 94, de 23 julho de 2002**. Cria a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infra-estrutura do Paraná. Curitiba: Leis Municipais, 2002. Disponível em: <https://leisestaduais.com.br/pr/lei-complementar-n-94-2002-parana-cria-a-agencia-reguladora-de-servicos-publicos-delegados-de-infra-estrutura-do-parana>. Acesso em: 5 out. 2023.

PARANÁ. Interventoria Federal. **Decreto-Lei nº 547**. Cria o Departamento de Estradas de Rodagem e dá outras providências. Curitiba: Governo do Estado, 28 dez. 1946. Disponível em:

https://www.der.pr.gov.br/sites/der/arquivos_restritos/files/documento/2019-08/decreto_lei_547_1946.pdf. Acesso em: 2 out. 2023.

PARANÁ. **Pesquisar preços – Menor Preço do Nota Paraná**. Curitiba, [2023]. Disponível em: <https://www.parana.pr.gov.br/servicos/Cidadao/Nota-Parana-e-Menor-Preco/Pesquisar-precos-Menor-Preco-do-Nota-Parana-dYo9jKNL>. Acesso em: 11 ago. 2023.

PARANÁ. Secretaria da Fazenda. Nota Paraná. **O que é**. Curitiba, [202-]. Disponível em: <https://www.notaparana.pr.gov.br/Pagina/O-que-e>. Acesso em: 11 ago. 2023.

PELECH JUNIOR, J. de. A. **Bilhetagem eletrônica no transporte público na região metropolitana do estado do Rio de Janeiro**. 2019. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, set. 2019. Disponível em: <https://pantheon.ufrj.br/bitstream/11422/13765/1/JonesDeAzevedoPelechJunior.pdf>. Acesso em: 6 out. 2023.

RIO BILHETE ÚNICO. **Bilhete Único Intermunicipal**. Rio de Janeiro, 2023. Disponível em: <https://site.riobilheteunico.com.br/bilhete-unico-intermunicipal/>. Acesso em: 3 out. 2023.

RIOCARD MAIS. **App riocard mais**. [Rio de Janeiro], [2023]. Disponível em: <https://novoapp.riocardmais.com.br/>. Acesso em: 3 out. 2023.

RIO DE JANEIRO (Estado). **Lei nº 1.221, de 6 de novembro de 1987**. Cria o Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro - DETRO/RJ e dá outras providências. Rio de Janeiro: ALERJ, 1987. Disponível em: <http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/contlei.nsf/e9589b9aabd9cac8032564fe0065abb4/68b2c4095951cb9e032565520078eff9?OpenDocument#:~:text=Lei%20Ordin%C3%A1ria&text=LEI%20N%C2%BA%201221%2C%20DE%206,RJ%20E%20D%C3%81%20OUTRAS%20PROVID%C3%8ANCIAS>. Acesso em: 3 out. 2023.

RIO DE JANEIRO (Município). **Prefeitura anuncia o início do novo sistema de bilhetagem digital nos modais de transporte**. Rio de Janeiro, 18 jul. 2023. Disponível em: <https://prefeitura.rio/transportes/prefeitura-anuncia-implantacao-do-novo-sistema-de-bilhetagem-digital-no-brt>. Acesso em: 3 out. 2023.

RIO GRANDE DO SUL. Assembleia Legislativa. **Lei nº 11.090, de 22 de janeiro de 1998**. Reorganiza o Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem - DAER, criado pela Lei nº 750, de 11 de agosto de 1937, e dá outras providências. Porto Alegre: Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, 22 jan. 1998. Disponível em: <http://www.al.rs.gov.br/filerepository/repLegis/arquivos/11.090.pdf>. Acesso em: 15 set. 2023.

RIO GRANDE DO SUL. **Decreto nº 53.568, de 2 de junho de 2017**. Aprova o Regulamento do Transporte Intermunicipal de Passageiros de Longo Curso. Porto Alegre: LegisWeb, 2017. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=344549>. Acesso em: 15 set. 2023.

RIO GRANDE DO SUL. **Lei nº 14.667, de 31 de dezembro de 2014**. Atualizada até a Lei nº 14.951, de 16 de novembro de 2016. Institui o Sistema Estadual de Transporte Público Intermunicipal de Passageiros de Longo Curso - SETLC -, em consonância com o arts. 178 e 179 da Constituição Estadual. Porto Alegre: Assembleia Legislativa, 2014. Disponível em: <http://www.al.rs.gov.br/FileRepository/repLegisComp/Lei%20n%C2%BA%2014.667.pdf>. Acesso em: 3 out. 2023.

RIO GRANDE DO SUL. **Lei nº 14.834, de 5 jan. 2016.** Institui o Plano Diretor do Sistema Estadual de Transporte Público Intermunicipal de Passageiros de Longo Curso. Porto Alegre: LegisWeb, 2016. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=315063>. Acesso em: 15 set. 2023.

ROCHA, R. Quem tem direito à gratuidade no transporte? Como obter o Benefício? **Mobilize Brasil**, [São Paulo], 5 set. 2021. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/7973/quem-tem-direito-a-gratuidade-no-transporte-publico-como-obter-o-beneficio.html>. Acesso em: 14 ago. 2023.

RODRIGUES, J. G. Cartões TCGL e TIL serão separados a partir de outubro. **CBN**, Londrina, 14 set. 2023. Disponível em: <https://cbnlondrina.com.br/materias/cartoes-tcgl-e-til-serao-separados-a-partir-de-outubro>. Acesso em: 6 out. 2023.

SÃO PAULO TRANSPORTE S/A (SPTRANS). **Pagamento da Tarifa por QR Code**. [2023]. 1 imagem. Disponível em: <https://www.sptrans.com.br/pagamento-da-tarifa-por-qr-code/>. Acesso em: 3 out. 2023.

SCORBAIOLI, S. Aplicativo Embarca.ai: veja como funciona e se vale a pena! **Senhor viagens**, [s. l.], c2023. Disponível em: <https://senhorviagens.com/conheca-aplicativo-embarcaai>. Acesso em: 3 out. 2023.

SINTROTOL. **Convenção Coletiva de Trabalho 2022/2023**. [Toledo], 2022. Disponível em: <http://www.sintrotol.com.br/ckfinder/userfiles/files/CCT%20INTERMUNICIPAL%202022.pdf>. Acesso: 11 ago. 2023.

TRANSPORTE coletivo de Maringá terá bilhete eletrônico; saiba como vai funcionar. **GMC online**, Maringá, 7 ago. 2023. Disponível em: <https://gmconline.com.br/noticias/cidade/transporte-coletivo-de-maringa-tera-bilhete-eletronico-saiba-como-vai-funcionar/>. Acesso em: 3 out. 2023.

VALIM, M. Bilhete Único quer ser o cartão único. **O Dia**, Rio de Janeiro, 8 jul. 2014. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/financas/mercados/2014-07-08/bilhete-unico-quer-ser-o-cartao-unico.html>. Acesso em: 3 out. 2023.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Linha do tempo do histórico legislativo acerca do transporte intermunicipal do Paraná	12
Figura 2 – Tabela de infrações por grupo no estado do Paraná	31
Figura 3 – Organograma do DER/PR	37
Figura 4 – Organograma da CTRC	37
Figura 5 – Organograma do setor rodoviário da SEMOB.....	39
Figura 6 – Organograma operacional da AGR.....	40
Figura 7 – Organograma da ARTESP.....	41
Figura 8 – Organograma da ANTT	42
Figura 9 – Fluxo de Comunicação – Viagem regular	47
Figura 10 – Fluxo de Comunicação – Viagem fretamento	48
Figura 11 – Vantagens oferecidas pela Embarca.ai.....	51
Figura 12 – Cidades do Paraná atendidas pelo Embarca.ai	51
Figura 13 – Terminais rodoviários do Paraná atendidos pelo Embarca.ai.....	52
Figura 14 – Mapa de acompanhamento de viagem em tempo real – Flixbus.....	53
Figura 15 – Cartão digital RioCard.....	54
Figura 16 – Validação do bilhete QR digital, da Região Metropolitana de São Paulo.....	55
Figura 17 – Integrações abrangidas pelo bilhete único intermunicipal do Rio de Janeiro	58
Figura 18 – Síntese das proposições – Aperfeiçoamento da estrutura organizacional	64
Figura 19 – Síntese das proposições – Sistema de gestão	65
Figura 20 – Síntese das proposições – Gestão de registros	66
Figura 21 – Síntese das proposições – Gestão de serviços regulares	67
Figura 22 – Síntese das proposições – Gestão de serviços especiais.....	68

Figura 23 – Síntese das proposições – Gestão de serviços de geoprocessamento	69
Figura 24 – Síntese das proposições – Incremento da equipe.....	71
Figura 25 – Síntese das proposições – Infraestrutura para fiscalização	72

LISTAS DE SIGLAS

AESCOM	Assessoria Especial de Comunicação
AESINF	Assessoria Especial de Informações Estratégicas e Inteligência
AESPI	Assessoria Especial de Relações Parlamentares e Institucionais
AGEMS	Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos do Mato Grosso do Sul
Agepar	Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados do Paraná
Agetrans	Agência Municipal de Transporte e Trânsito
AGR	Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos
AMEP	Agência dos Assuntos Metropolitanos do Paraná
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
Arsepar	Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados e Contratados do Estado do Amazonas
ARTESP	Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo
ASINT	Assessoria de Relações Internacionais
ASSAD	Assessoria Administrativa e de Apoio
ASSAG	Assessoria de Agenda e Secretariado
AUDIT	Auditoria Interna
BO	Boletim de Ocorrência
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>
BUC	Bilhete Único Carioca
BUI	Bilhete Único Intermunicipal
CA	Coordenadoria Administrativa
Celepar	Companhia de Tecnologia da Informação e Comunicação do Paraná
CES	Coordenadoria de Energia e Saneamento
CF	Coordenadoria de Fiscalização
CF	Coordenadoria Financeira

CFI	Coordenadoria de Fluxo de Informações
CIT	Coordenadoria de Infraestrutura do Transporte
CJ	Coordenadoria Jurídica
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNR	Coordenadoria de Normatização Regulatória
CNS	Carteira Nacional de Saúde
COF	Coordenadoria Orçamentária Financeira
COFER	Coordenações Regionais de Fiscalização Ferroviária
COLOG	Coordenações Regionais de Apoio Logístico
COMAT	Coordenadoria de Infraestrutura de Mobilidade Ativa
COMEC	Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba
COPEM	Coordenadoria de Planos e Estudos em Mobilidade
CQS	Coordenadoria de Qualidade dos Serviços
COREG	Corregedoria
COROD	Coordenações Regionais de Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária
CREA	Conselho Regional de Engenharia e Agronomia
CRH	Coordenadoria de Recursos Humanos
CRNM	Coordenadoria Residual de Novos Mercados
CST	Coordenadoria dos Serviços de Transporte
CSV	Certificado de Segurança Veicular
CTB	<i>Código de Trânsito Brasileiro</i>
CTe-OS 67	Conhecimento de Transporte Eletrônico para Outros Serviços, modelo 67
CTRC	Conhecimento de Transporte Rodoviário de Cargas
CTRC	Coordenadoria de Transporte Rodoviário Comercial
DAER/RS	Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul
DER/MG	Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais

DER/PR	Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná
DETR	Departamento de Transportes Rodoviários
DETRAN	Departamento de Trânsito
DETRO-RJ	Departamento de Transportes Rodoviários do Rio de Janeiro
DG	Diretor-Geral
DIATER	Diretoria de Administração Administração de Terminais e Mobiliário Urbano
DICICLO	Diretoria de Infraestrutura de Ciclomobilidade
DIPROV	Diretoria de Projetos Viários e dos Transportes de Mobilidade
DIMOB	Diretoria de Infraestrutura e Mobilidade
DIPLAG-RP	Diretoria de Planejamento e Gestão de Transporte Rural e Privado
DIPLAG-TS	Diretoria de Planejamento e Gestão do Transporte Semiurbano
DIPOP	Diretoria de Programação e Operação de Sistema de Transporte Público Coletivo
DITUR	Diretoria de Estudos dos Transportes Urbanos
DOP	Diretoria de Operações
DPOP	Diretoria de Operações
DSTC	Departamento de Transporte Rodoviário Comercial
DT	Divisão de Transportes
DTEC	Diretoria Técnica
DTR	Diretoria de Transportes Rodoviários
ECA	Estatuto da Criança e do Adolescente
EDGE	<i>Enhanced Data Rates For GSM Evolution</i>
EMTU	Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo
FEPESE	Fundação de Estudos e Pesquisas Socioeconômicas
FPIC	Funções Públicas de Interesse Comum
GAB	Gabinete
GCNSO	Gerência do Centro Nacional de Supervisão Operacional
GEAUT	Gerência de Processamento e Cobrança de Auto de Infração

GECOF	Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Serviços
GECON	Gerência de Gestão Contratual Rodoviária
GEENG	Gerência de Engenharia Rodoviária
GEEST	Gerência de Estudos e Regulação do Transporte de Passageiros
GEFEP	Gerência de Fiscalização Econômico-Financeira
GEFIS	Gerência de Fiscalização
GEFOP	Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Operação Rodoviária
GEGEP	Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária
GEGES-TS	Gerência de Gestão Transporte Semiurbano
GEGOP	Gerência de Governança, Gestão e Planejamento
GELIC	Gerência de Licitações e Contratos
GELOG	Gerência de Recursos Logísticos
GEMEF	Gerência de Modelagem Econômico-Financeira
GEMON	Gerência de Monitoramento de Serviços de Projetos Especiais do Transporte de Passageiros
GEOPE	Gerência Operacional de Transporte de Passageiros
GEORF	Gerência de Planejamento, Orçamento, Finanças e Contabilidade
GEPEF	Gerência de Projetos Ferroviários
GEPOP-TS	Gerência de Programação e Operação do Transporte Semiurbano
GERAR	Gerência de Registro e Acompanhamento do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas
GEREF	Gerência de Regulação Ferroviária
GEREG	Gerência de Estruturação Regulatória
GERER	Gerência de Regulação Rodoviária
GERET	Gerência de Regulação do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas
GESIN	Gerência de Sistemas de Informação
GESPE	Gerência de Gestão Estratégica de Pessoas
GETIC	Gerência de Infraestrutura Tecnológica

GETRAF	Gerência de Tráfego
GETRAN	Gerência de Trânsito
GETRANSP	Gerência de Gestão do Transporte Público e Privado
GETRANS	Gerência de Transportes
GETRUR	Gerência de Gestão do Transporte Rural
GEVIS	Gerência de Vistorias
GINOP	Gerência de Investimentos e Operação
GPLAN	Gerência de Planejamento, Desenvolvimento e Desempenho da Fiscalização
GRU	Guia de Recolhimento Único
ICMS	Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias
Inmetro	Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
IPCA	Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
ITS	<i>Intelligent Transportation Systems</i>
LFC	Licença de Fretamento Contínuo
LFE	Licença de Fretamento Eventual
MMPH	Movimento Mensal de Passageiros por Horário
Monitriip	Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros
NFC	<i>Near Field Communication</i>
NTU	Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
OUVID	Ouvidoria
PcD	Pessoa com Deficiência
PF-ANTT	Procuradoria Federal ANTT
PJ	Pessoa Jurídica
QR Code	<i>Quick Response Code</i>
SAC	Serviço de Atendimento ao Consumidor
SBE	Sistema de Bilhetagem Eletrônica
SECET	Secretaria Executiva da Comissão de Ética

SEFA	Secretaria da Fazenda do Paraná
SEGER	Secretaria-Geral
SEI	Sistema Eletrônico de Informação
Selt	Secretaria Estadual de Logística e Transportes
SEMOB	Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal
SENATRAN	Secretaria Nacional de Trânsito
SETLC	Transporte Intermunicipal de Passageiros de Longo Curso
SETM	Transporte Metropolitano Coletivo de Passageiros
Setrans	Secretaria de Estado de Transportes
SGTI	Serviço de Gestão de Tecnologia da Informação
SGTI	Sistema de Gestão do Transporte Intermunicipal
SIE	Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade
SISHAB	Sistema de Habilitação de Transportes de Passageiros
STC	Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal
SUCON	Superintendência de Concessão da Infraestrutura
SUDEG	Superintendência de Gestão Administrativa
SUESP	Superintendência de Governança, Gestão Estratégica e de Pessoal
SUFER	Superintendência de Transporte Ferroviário
SUFIS	Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros
SUOP	Subsecretaria de Operações
SUPAS	Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros
SUROC	Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas
SUROD	Superintendência de Infraestrutura Rodoviária
SUTEC	Superintendência de Tecnologia da Informação
SUTER Ativa	Subsecretaria de Terminais, Mobiliário Urbano e Infraestrutura de Mobilidade
SVOP	Secretaria de Viação e Obras Públicas

TCCC	Transporte Coletivo Cidade Canção
TRF4	Tribunal Regional Federal da 4ª Região
UARB	Unidade da Administração da Rodoviária e Área Central de Brasília
UPFPR	Unidade Padrão Fiscal do Estado do Paraná
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos

ANEXOS

**ANEXO I – RELAÇÃO DE DOCUMENTOS NECESSÁRIOS PARA
PRIMEIRO REGISTRO E RENOVAÇÃO DE REGISTRO DE EMPRESA
E FROTA JUNTO AO DER**

RELAÇÃO DE DOCUMENTOS NECESSÁRIOS PARA PRIMEIRO REGISTRO E RENOVAÇÃO DE REGISTRO DE EMPRESA E FROTA JUNTO AO DER

Última Atualização em 20/06/2023

	01 - LINHA REGULAR	02 - FRETAMENTO GERAL TODOS OS TIPO E REGIÕES	03 - FRETAMENTO CONTÍNUO DE ESTUDANTESE TRABALHADORES EXCLUSIVO REGIÃO METROPOLITANA	04 - FRETAMENTO EVENTUAL EXCLUSIVO EXCURSÕES TURÍSTICAS EM VEÍCULOS RODOVIÁRIOS PRÓPRIOS	05 - FRETAMENTO CONTÍNUO EXCLUSIVO TRABALHADORES RURAIS (plântio, colheitas e similares)
	*** Não pode ser optante do Simples Nacional	*** Não pode ser optante do Simples Nacional	Pode ser Optante do Simples Nacional	Pode ser Optante do Simples Nacional	Pode ser Optante do Simples Nacional
1	REQUERIMENTO dirigido ao Coordenador(a) da CTCR/DOP/DER/PR, conforme modelo (ANEXO I); assinado por um dos sócios da empresa constante do contrato social e o procurador com poderes para tal. *** contendo a Declaração do Tipo de serviço que pretende Executar Junto ao DER-PR.	REQUERIMENTO dirigido ao Coordenador(a) da CTCR/DOP/DER/PR, conforme modelo (ANEXO I); assinado por um dos sócios da empresa constante do contrato social e o procurador com poderes para tal. *** contendo a Declaração do Tipo de serviço que pretende Executar Junto ao DER-PR.	REQUERIMENTO dirigido ao Coordenador(a) da CTCR/DOP/DER/PR, conforme modelo (ANEXO I); assinado por um dos sócios da empresa constante do contrato social e o procurador com poderes para tal. *** contendo a Declaração do Tipo de serviço que pretende Executar Junto ao DER-PR.	REQUERIMENTO dirigido ao Coordenador(a) da CTCR/DOP/DER/PR, conforme modelo (ANEXO I); assinado por um dos sócios da empresa constante do contrato social e o procurador com poderes para tal. *** contendo a Declaração do Tipo de serviço que pretende Executar Junto ao DER-PR.	REQUERIMENTO dirigido ao Coordenador(a) da CTCR/DOP/DER/PR, conforme modelo (ANEXO I); assinado por um dos sócios da empresa constante do contrato social e o procurador com poderes para tal. *** contendo a Declaração do Tipo de serviço que pretende Executar Junto ao DER-PR.
2	CADASTRO CNPJ da empresa na FAZENDA FEDERAL (máximo 10 dias), constando como um dos objetivos da empresa a execução de TRANSPORTE Coletivo RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS com seu respectivo Código CNAE, qual sejam: 4922-1/01 Rodoviário e 4921-3/02 Metropolitanano; bem como o nome fantasia, se houver	CADASTRO CNPJ da empresa na FAZENDA FEDERAL (máximo 10 dias), constando como um dos objetivos da empresa a execução de TRANSPORTE Coletivo RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS com seu respectivo Código CNAE, qual seja: 4929- 9/02 fretamento, bem como o nome fantasia, se houver	CADASTRO CNPJ da empresa na FAZENDA FEDERAL (máximo 10 dias), constando como um dos objetivos da empresa a execução de TRANSPORTE Coletivo RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS com seu respectivo Código CNAE, qual seja: 4929-9/02 fretamento, bem como o nome fantasia, se houver	CADASTRO CNPJ da empresa na FAZENDA FEDERAL (máximo 10 dias), constando OBRIGATORIAMENTE como objetivos da empresa: 1 - AGENCIA DE VIAGEM -CNAE 7911-02 e 3 - ORGANIZAÇÃO DE EXCURSÕES EM VEÍCULOS RODOVIÁRIOS PRÓPRIOS - CNAE 4929-09/04; IMPRESCINDÍVEL PARA EMISSA DE NOTA FISCAL "CT-e OS 67", bem como nome fantasia, se houver.	CADASTRO CNPJ da empresa na FAZENDA FEDERAL (máximo 10 dias), constando como um dos objetivos da empresa a execução de TRANSPORTE Coletivo RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS com seu respectivo Código CNAE, qual sejam: 4929- 9/02 fretamento, bem como o nome fantasia, se houver
3	CADASTRO CNPJ da empresa na FAZENDA ESTADUAL (máximo 10 dias), constando como um dos objetivos da empresa a execução de TRANSPORTE Coletivo RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS com seu respectivo Código CNAE, qual sejam: 4922-1/01 Rodoviário e 4921-3/02 Metropolitanano; bem como o nome fantasia, se houver - IMPRESCINDÍVEL PARA EMISSA DE NOTA FISCAL "CT-e OS 67"	CADASTRO CNPJ da empresa na FAZENDA ESTADUAL (máximo 10 dias), constando como um dos objetivos da empresa a execução de TRANSPORTE Coletivo RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS com seu respectivo Código CNAE, qual sejam: 4922-1/01 Rodoviário e 4921-3/02 Metropolitanano; bem como o nome fantasia, se houver - IMPRESCINDÍVEL PARA EMISSA DE NOTA FISCAL "CT-e OS 67"	CADASTRO CNPJ da empresa na FAZENDA ESTADUAL (máximo 10 dias), constando como um dos objetivos da empresa a execução de TRANSPORTE Coletivo RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS com seu respectivo Código CNAE, qual sejam: 4922-1/01 Rodoviário e 4921-3/02 Metropolitanano; bem como o nome fantasia, se houver - IMPRESCINDÍVEL PARA EMISSA DE NOTA FISCAL "CT-e OS 67"	CADASTRO CNPJ da empresa na FAZENDA ESTADUAL (máximo 10 dias), constando OBRIGATORIAMENTE como objetivos da empresa: 1 - AGENCIA DE VIAGEM -CNAE 7911-02 e 3 - ORGANIZAÇÃO DE EXCURSÕES EM VEÍCULOS RODOVIÁRIOS PRÓPRIOS - CNAE 4929-09/04; IMPRESCINDÍVEL PARA EMISSA DE NOTA FISCAL "CT-e OS 67", bem como nome fantasia, se houver.	CADASTRO CNPJ da empresa na FAZENDA ESTADUAL (máximo 10 dias), constando como um dos objetivos da empresa a execução de TRANSPORTE Coletivo RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS com seu respectivo Código CNAE, qual sejam: 4922-1/01 Rodoviário e 4921-3/02 Metropolitanano; bem como o nome fantasia, se houver - IMPRESCINDÍVEL PARA EMISSA DE NOTA FISCAL "CT-e OS 67"
4	COMPROVANTE DE ENDEREÇO, atualizado, cadastro do CPPJ na receita Federal que será utilizado para envio de correspondências pelo DER, inclusive dos documentos de registro da empresa e veículos.	COMPROVANTE DE ENDEREÇO, atualizado, cadastro do CPPJ na receita Federal que será utilizado para envio de correspondências pelo DER, inclusive dos documentos de registro da empresa e veículos.	COMPROVANTE DE ENDEREÇO, atualizado, cadastro do CPPJ na receita Federal que será utilizado para envio de correspondências pelo DER, inclusive dos documentos de registro da empresa e veículos.	COMPROVANTE DE ENDEREÇO, atualizado, cadastro do CPPJ na receita Federal que será utilizado para envio de correspondências pelo DER, inclusive dos documentos de registro da empresa e veículos.	COMPROVANTE DE ENDEREÇO, atualizado, cadastro do CPPJ na receita Federal que será utilizado para envio de correspondências pelo DER, inclusive dos documentos de registro da empresa e veículos.
5	Comprovante de Cadastro de autorização de uso de sistema para emissão de NOTA específica, denominada de Conhecimento de transporte eletrônico para outros serviços - CT-EOS, MODELO 67 - EMISSOR CT-EOS	Comprovante de Cadastro de autorização de uso de sistema para emissão de NOTA específica, denominada de Conhecimento de transporte eletrônico para outros serviços - CT-EOS, MODELO 67 - EMISSOR CT-EOS	Comprovante de Cadastro de autorização de uso de sistema para emissão de NOTA específica, denominada de Conhecimento de transporte eletrônico para outros serviços - CT-EOS, MODELO 67 - EMISSOR CT-EOS	Comprovante de Cadastro de autorização de uso de sistema para emissão de NOTA específica, denominada de Conhecimento de transporte eletrônico para outros serviços - CT-EOS, MODELO 67 - EMISSOR CT-EOS	Comprovante de Cadastro de autorização de uso de sistema para emissão de NOTA específica, denominada de Conhecimento de transporte eletrônico para outros serviços - CT-EOS, MODELO 67 - EMISSOR CT-EOS
6	CONTRATO SOCIAL da empresa, último arquivado na Junta Comercial de Estado do Paraná, constando como um dos objetivos da empresa a execução de TRANSPORTE Coletivo RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS com seu respectivo Código CNAE, qual sejam: 4922-1/01 Rodoviário e 4921-3/02 Metropolitanano; bem como o nome fantasia, se houver	CONTRATO SOCIAL da empresa, último arquivado na Junta Comercial de Estado do Paraná, constando como um dos objetivos da empresa a execução de TRANSPORTE Coletivo RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS com seu respectivo Código CNAE, qual sejam: 4922-1/01 Rodoviário e 4921-3/02 Metropolitanano; bem como o nome fantasia, se houver -	CONTRATO SOCIAL da empresa, último arquivado na Junta Comercial de Estado do Paraná, constando como um dos objetivos da empresa a execução de TRANSPORTE Coletivo RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS com seu respectivo Código CNAE, qual sejam: 4922-1/01 Rodoviário e 4921-3/02 Metropolitanano; bem como o nome fantasia, se houver	CONTRATO SOCIAL da empresa, último arquivado na Junta Comercial de Estado do Paraná, constando como um dos objetivos da empresa a execução de TRANSPORTE Coletivo RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS com seu respectivo Código CNAE, qual sejam: 4922-1/01 Rodoviário e 4921-3/02 Metropolitanano; bem como o nome fantasia, se houver	CONTRATO SOCIAL da empresa, último arquivado na Junta Comercial de Estado do Paraná, constando como um dos objetivos da empresa a execução de TRANSPORTE Coletivo RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS com seu respectivo Código CNAE, qual sejam: 4922-1/01 Rodoviário e 4921-3/02 Metropolitanano; bem como o nome fantasia, se houver
7	DOCUMENTO DE IDENTIDADE de todos os diretores e dos sócios da empresa, com assinatura semelhante à do requerimento;	DOCUMENTO DE IDENTIDADE de todos os diretores e dos sócios da empresa, com assinatura semelhante à do requerimento;	DOCUMENTO DE IDENTIDADE de todos os diretores e dos sócios da empresa, com assinatura semelhante à do requerimento;	DOCUMENTO DE IDENTIDADE de todos os diretores e dos sócios da empresa, com assinatura semelhante à do requerimento;	DOCUMENTO DE IDENTIDADE de todos os diretores e dos sócios da empresa, com assinatura semelhante à do requerimento;
8	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS FEDERIAS (TRIBUTOS E DIVIDA ATIVA)	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS FEDERIAS (TRIBUTOS E DIVIDA ATIVA)	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS FEDERIAS (TRIBUTOS E DIVIDA ATIVA)	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS FEDERIAS (TRIBUTOS E DIVIDA ATIVA)	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS FEDERIAS (TRIBUTOS E DIVIDA ATIVA)
9	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS TRABALHISTAS (CND - FGTS)	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS TRABALHISTAS (CND - FGTS)	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS TRABALHISTAS (CND - FGTS)	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS TRABALHISTAS (CND - FGTS)	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS TRABALHISTAS (CND - FGTS)
10	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS PREVIDENCIARIOS (CND - INSS)	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS PREVIDENCIARIOS (CND - INSS)	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS PREVIDENCIARIOS (CND - INSS)	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS PREVIDENCIARIOS (CND - INSS)	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS PREVIDENCIARIOS (CND - INSS)
1	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS DO ESTADO (ICMS) - Da matriz, ou da filial, quando a matriz não for no Estado do Paraná.	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS DO ESTADO (ICMS) - Da matriz, ou da filial, quando a matriz não for no Estado do Paraná.	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS DO ESTADO (ICMS) - Da matriz, ou da filial, quando a matriz não for no Estado do Paraná.	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS DO ESTADO (ICMS) - Da matriz, ou da filial, quando a matriz não for no Estado do Paraná.	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS DO ESTADO (ICMS) - Da matriz, ou da filial, quando a matriz não for no Estado do Paraná.
2	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS com DER-PR - Ou positiva com efeito de negativa Parcelamento (site http://www.cnd.der.pr.gov.br/cnd/)	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS com DER-PR - Ou positiva com efeito de negativa Parcelamento (site http://www.cnd.der.pr.gov.br/cnd/)	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS com DER-PR - Ou positiva com efeito de negativa Parcelamento (site http://www.cnd.der.pr.gov.br/cnd/)	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS com DER-PR - Ou positiva com efeito de negativa Parcelamento (site http://www.cnd.der.pr.gov.br/cnd/)	CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS com DER-PR - Ou positiva com efeito de negativa Parcelamento (site http://www.cnd.der.pr.gov.br/cnd/)
3	RELAÇÃO DESCRITIVA DOS VEÍCULOS que pretende incluir na frota a ser registrada, contendo o número de ordem, placa, RENAVAL, marca do chassis, carroceria, modelos e ano, categoria e lotação, (anexo VI).	RELAÇÃO DESCRITIVA DOS VEÍCULOS que pretende incluir na frota a ser registrada, contendo o número de ordem, placa, RENAVAL, marca do chassis, carroceria, modelos e ano, categoria e lotação, (anexo VI).	RELAÇÃO DESCRITIVA DOS VEÍCULOS que pretende incluir na frota a ser registrada, contendo o número de ordem, placa, RENAVAL, marca do chassis, carroceria, modelos e ano, categoria e lotação, (anexo VI).	RELAÇÃO DESCRITIVA DOS VEÍCULOS que pretende incluir na frota a ser registrada, contendo o número de ordem, placa, RENAVAL, marca do chassis, carroceria, modelos e ano, categoria e lotação, (anexo VI).	RELAÇÃO DESCRITIVA DOS VEÍCULOS que pretende incluir na frota a ser registrada, contendo o número de ordem, placa, RENAVAL, marca do chassis, carroceria, modelos e ano, categoria e lotação, (anexo VI).
4	DECLARAÇÃO DE CIENCIA das regras impostas pelo regulamento de transporte de passageiros vigente e, de que os veículos que pretende registrar (identificando placas) estão de acordo com o Regulamento do Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros do Estado do Paraná, vigente (Anexo 05) assinada (com firma reconhecida) por pelo menos um dos sócios da todos sócios da transportadora.	DECLARAÇÃO DE CIENCIA das regras impostas pelo regulamento de transporte de passageiros vigente e, de que os veículos que pretende registrar (identificando placas) estão de acordo com o Regulamento do Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros do Estado do Paraná, vigente (Anexo 05) assinada (com firma reconhecida) por pelo menos um dos sócios da todos sócios da transportadora.	DECLARAÇÃO DE CIENCIA das regras impostas pelo regulamento de transporte de passageiros vigente e, de que os veículos que pretende registrar (identificando placas) estão de acordo com o Regulamento do Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros do Estado do Paraná, vigente (Anexo 05) assinada (com firma reconhecida) por pelo menos um dos sócios da todos sócios da transportadora.	DECLARAÇÃO DE CIENCIA das regras impostas pelo regulamento de transporte de passageiros vigente e, de que os veículos que pretende registrar (identificando placas) estão de acordo com o Regulamento do Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros do Estado do Paraná, vigente (Anexo 05) assinada (com firma reconhecida) por pelo menos um dos sócios da todos sócios da transportadora.	DECLARAÇÃO DE CIENCIA das regras impostas pelo regulamento de transporte de passageiros vigente e, de que os veículos que pretende registrar (identificando placas) estão de acordo com o Regulamento do Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros do Estado do Paraná, vigente (Anexo 05) assinada (com firma reconhecida) por pelo menos um dos sócios da todos sócios da transportadora.
5	CERTIFICADO DE REGISTRO E LICENCIAMENTO DO(S) VEÍCULO(S) - (frente e verso atualizado), que comprove ser a requerente a proprietária dos mesmos. Sendo admitido o Arrendamento Mercantil Financeiro, desde que conste no CRLV, que o arrendatário é a pessoa jurídica que está registrando o veículo junto ao DER.	CERTIFICADO DE REGISTRO E LICENCIAMENTO DO(S) VEÍCULO(S) - (frente e verso atualizado), que comprove ser a requerente a proprietária dos mesmos. Sendo admitido o Arrendamento Mercantil Financeiro, desde que conste no CRLV, que o arrendatário é a pessoa jurídica que está registrando o veículo junto ao DER.	CERTIFICADO DE REGISTRO E LICENCIAMENTO DO(S) VEÍCULO(S) - (frente e verso atualizado), que comprove ser a requerente a proprietária dos mesmos. Sendo admitido o Arrendamento Mercantil Financeiro, desde que conste no CRLV, que o arrendatário é a pessoa jurídica que está registrando o veículo junto ao DER.	CERTIFICADO DE REGISTRO E LICENCIAMENTO DO(S) VEÍCULO(S) - (frente e verso atualizado), que comprove ser a requerente a proprietária dos mesmos. Sendo admitido o Arrendamento Mercantil Financeiro, desde que conste no CRLV, que o arrendatário é a pessoa jurídica que está registrando o veículo junto ao DER.	CERTIFICADO DE REGISTRO E LICENCIAMENTO DO(S) VEÍCULO(S) - (frente e verso atualizado), que comprove ser a requerente a proprietária dos mesmos. Sendo admitido o Arrendamento Mercantil Financeiro, desde que conste no CRLV, que o arrendatário é a pessoa jurídica que está registrando o veículo junto ao DER.

1 7	<p>CERTIFICADO DE SEGURANÇA VEICULAR – CVS: Emitido por Instituições Técnicas Licenciadas – ITL ou Entidades Técnicas Públicas ou Paraestatais – ETP licenciada pelo DENATRAN e no âmbito do Sistema de Certificação de Segurança Veicular e Vistorias (SISCVS) mantido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União. Dispensada para veículos Zero (até um ano da data de venda constante na nota fiscal);</p> <p>Emitido por Instituições Técnicas Licenciadas – ITL ou Entidades Técnicas Públicas ou Paraestatais – ETP licenciada pelo DENATRAN e no âmbito do Sistema de Certificação de Segurança Veicular e Vistorias (SISCVS) mantido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.</p> <p>Dispensada para veículos Zero (até um ano da data de venda constante na nota fiscal);</p> <p>*** No primeiro registro a Inspeção mecânica deve ser feita, após conferido a documentação e fornecido nº de registro, para que já contemple itens de vistoria técnica, como legendas;</p> <p>*** A apresentação da Inspeção Mecânica no ato do Registro/Renovação ou inclusão, não anula a obrigação de portar a mesma na pasta de documentos para realização de</p>	1 7	<p>CERTIFICADO DE SEGURANÇA VEICULAR – CVS: Emitido por Instituições Técnicas Licenciadas – ITL ou Entidades Técnicas Públicas ou Paraestatais – ETP licenciada pelo DENATRAN e no âmbito do Sistema de Certificação de Segurança Veicular e Vistorias (SISCVS) mantido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União. Dispensada para veículos Zero (até um ano da data de venda constante na nota fiscal);</p> <p>Emitido por Instituições Técnicas Licenciadas – ITL ou Entidades Técnicas Públicas ou Paraestatais – ETP licenciada pelo DENATRAN e no âmbito do Sistema de Certificação de Segurança Veicular e Vistorias (SISCVS) mantido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.</p> <p>Dispensada para veículos Zero (até um ano da data de venda constante na nota fiscal);</p> <p>*** No primeiro registro a Inspeção mecânica deve ser feita, após conferido a documentação e fornecido nº de registro, para que já contemple itens de vistoria técnica, como legendas;</p> <p>*** A apresentação da Inspeção Mecânica no ato do Registro/Renovação ou inclusão, não anula a obrigação de portar a mesma na pasta de documentos para realização de</p>	1 7	<p>CERTIFICADO DE SEGURANÇA VEICULAR – CVS: Emitido por Instituições Técnicas Licenciadas – ITL ou Entidades Técnicas Públicas ou Paraestatais – ETP licenciada pelo DENATRAN e no âmbito do Sistema de Certificação de Segurança Veicular e Vistorias (SISCVS) mantido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União. Dispensada para veículos Zero (até um ano da data de venda constante na nota fiscal);</p> <p>Emitido por Instituições Técnicas Licenciadas – ITL ou Entidades Técnicas Públicas ou Paraestatais – ETP licenciada pelo DENATRAN e no âmbito do Sistema de Certificação de Segurança Veicular e Vistorias (SISCVS) mantido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.</p> <p>Dispensada para veículos Zero (até um ano da data de venda constante na nota fiscal);</p> <p>*** No primeiro registro a Inspeção mecânica deve ser feita, após conferido a documentação e fornecido nº de registro, para que já contemple itens de vistoria técnica, como legendas;</p> <p>*** A apresentação da Inspeção Mecânica no ato do Registro/Renovação ou inclusão, não anula a obrigação de portar a mesma na pasta de documentos para realização de</p>	1 7	<p>CERTIFICADO DE SEGURANÇA VEICULAR – CVS: Emitido por Instituições Técnicas Licenciadas – ITL ou Entidades Técnicas Públicas ou Paraestatais – ETP licenciada pelo DENATRAN e no âmbito do Sistema de Certificação de Segurança Veicular e Vistorias (SISCVS) mantido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União. Dispensada para veículos Zero (até um ano da data de venda constante na nota fiscal);</p> <p>Emitido por Instituições Técnicas Licenciadas – ITL ou Entidades Técnicas Públicas ou Paraestatais – ETP licenciada pelo DENATRAN e no âmbito do Sistema de Certificação de Segurança Veicular e Vistorias (SISCVS) mantido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.</p> <p>Dispensada para veículos Zero (até um ano da data de venda constante na nota fiscal);</p> <p>*** No primeiro registro a Inspeção mecânica deve ser feita, após conferido a documentação e fornecido nº de registro, para que já contemple itens de vistoria técnica, como legendas;</p> <p>*** A apresentação da Inspeção Mecânica no ato do Registro/Renovação ou inclusão, não anula a obrigação de portar a mesma na pasta de documentos para realização de</p>	1 7	<p>18 CERTIFICADO DE SEGURANÇA VEICULAR – CVS:</p> <p>*Para Veículos DECLARADOS como de USO EXCLUSIVO para transporte de TRABALHADORES RURAIS, serão aceitos LAUDOS de INSPEÇÃO MECÂNICA com validade máxima de 12 meses (Não declaração), emitidos por Engenheiros Mecânicos, credenciados no CREA, indicando a placa e Renovar do Veículo a que se refere e DESDE QUE acompanhado da ART também indicando a placa do veículo a que se refere e da taxa de recolhimento do CREA correspondente.</p> <p>** Nestes casos, quando o veículos tiver mais de 30 anos, além da Inspeção do Engenheiro Mecânico, os Veículos de transporte coletivo ANTIGOS (mais de 30 anos), deverão ser adaptados conforme norma Regulamentadora de Saúde e Segurança no Trabalho – NR 31 com banheiros (M/F), compartimento de água potável, toldo na extensão lateral, compartimento separado de ferramentas e para transporte de objetos pessoais.</p>
1 8	<p>VISTORIA TÉCNICA DO DER VALIDA:</p> <p>*Veículos Zero, são dispensados da Inspeção Veicular, porém não da vistoria técnica, que verificará itens específicos do Regulamento, principalmente medições nos veículos metropolitanos;</p> <p>**Podem ser feitas no mesmo momento da Inspeção mecânica, quando a Inspectora for conveniada para tal, com o DER;</p>	1 8	<p>VISTORIA TÉCNICA DO DER VALIDA:</p> <p>*Veículos Zero, são dispensados da Inspeção Veicular, porém não da vistoria técnica, que verificará itens específicos do Regulamento, principalmente medições nos veículos metropolitanos;</p> <p>**Podem ser feitas no mesmo momento da Inspeção mecânica, quando a Inspectora for conveniada para tal, com o DER;</p>	1 8	<p>VISTORIA TÉCNICA DO DER VALIDA:</p> <p>*Veículos Zero, são dispensados da Inspeção Veicular, porém não da vistoria técnica, que verificará itens específicos do Regulamento, principalmente medições nos veículos metropolitanos;</p> <p>**Podem ser feitas no mesmo momento da Inspeção mecânica, quando a Inspectora for conveniada para tal, com o DER;</p>	1 8	<p>VISTORIA TÉCNICA DO DER VALIDA:</p> <p>*Veículos Zero, são dispensados da Inspeção Veicular, porém não da vistoria técnica, que verificará itens específicos do Regulamento, principalmente medições nos veículos metropolitanos;</p> <p>**Podem ser feitas no mesmo momento da Inspeção mecânica, quando a Inspectora for conveniada para tal, com o DER;</p>	1 8	<p>19 VISTORIA TÉCNICA DO DER VALIDA:</p> <p>***</p> <p>Para Veículos DECLARADOS como de USO EXCLUSIVO para transporte de TRABALHADORES RURAIS, as vistorias deverão ser realizadas por servidores do DER em formulário próprio.</p>
1 9	<p>Comprovante de Pagamento da Contribuição Sindical anual, ou comprovante deisenção desta, pelo sindicato de circunscrição</p>	1 9	<p>Comprovante de Pagamento da Contribuição Sindical anual, ou comprovante deisenção desta, pelo sindicato de circunscrição</p>	1 9	<p>Comprovante de Pagamento da Contribuição Sindical anual, ou comprovante deisenção desta, pelo sindicato de circunscrição</p>	1 9	<p>Comprovante de Pagamento da Contribuição Sindical anual, ou comprovante deisenção desta, pelo sindicato de circunscrição- Exceto RURAL;</p>	1 9	<p>Comprovante de pagamento das TAXAS relativas ao pedido: REGISTRO de Empresa, Inclusão por veículo; Emissão de Licença Eventual – Anual;</p>
2 0	<p>Comprovante de pagamento das TAXAS relativas ao pedido: REGISTRO de Empresa, Inclusão por veículo; Emissão de Licença Eventual – Anual;</p>	2 0	<p>Comprovante de pagamento das TAXAS relativas ao pedido: REGISTRO de Empresa, Inclusão por veículo; Emissão de Licença Eventual – Anual;</p>	2 0	<p>Comprovante de pagamento das TAXAS relativas ao pedido: REGISTRO de Empresa, Inclusão por veículo; Emissão de Licença Eventual – Anual;</p>	2 0	<p>Comprovante de pagamento das TAXAS relativas ao pedido: REGISTRO de Empresa, Inclusão por veículo; Emissão de Licença Eventual – Anual;</p>	2 0	<p>Comprovante de pagamento das TAXAS relativas ao pedido: REGISTRO de Empresa, Inclusão por veículo; Emissão de Licença Eventual – Anual;</p>
2 1	<p>Comprovante Valido de Cadastro no Ministério do Turismo - Cadastur da empresa</p>	2 1	<p>Comprovante Valido de Cadastro no Ministério do Turismo - Cadastur de todos os Guias de Turismo que nas viagens de Turismo</p>	2 1	<p>Comprovante Valido de Cadastro no Ministério do Turismo - Cadastur de todos os Guias de Turismo que utilizará obrigatoriamente nas viagens</p>	2 1	<p>Comprovante Valido de Cadastro no Ministério do Turismo - Cadastur de todos os Guias de Turismo que utilizará obrigatoriamente nas viagens</p>	2 1	<p>Comprovante Valido de Cadastro no Ministério do Turismo - Cadastur de todos os Guias de Turismo que utilizará obrigatoriamente nas viagens</p>
<p>RELAÇÃO DE EMAIL PARA ENVIAR O PEDIDO DE PROTOCOLO ESTA DISPONÍVEL EM https://www.der.pr.gov.br/sites/der/arquivos_restritos/files/documento/2022-07/AContatos_Email_Protocolar_CTRC_10julho22.pdf</p>									
	<p><input type="checkbox"/> A digitalização deve ser feita em PDF colorido;</p> <p><input type="checkbox"/> Organize os arquivos pelo número e nome do documento digitalizado. Ex.: 01- Requerimento; 02-Cadastro CNP);</p> <p><input type="checkbox"/> Quando houver vários documentos para mesmo item, identifique-os Ex.: 5.1 Identidade Sócio a; 5.2 Identidade sócio b ou</p> <p><input type="checkbox"/> Diminua o tamanho dos arquivos o máximo possível – principalmente o contrato social...</p> <p><input type="checkbox"/> Antes de enviar ao DER, verifique se esta é a última versão disponível no Site do DER (atualizado em 20/07/23 as 09:42).</p> <p><input type="checkbox"/> Envie por E-mail a Superintendência do DER à qual a empresa está vinculada.</p>		<p><input type="checkbox"/> A digitalização deve ser feita em PDF colorido;</p> <p><input type="checkbox"/> Organize os arquivos pelo número e nome do documento digitalizado. Ex.: 01- Requerimento; 02-Cadastro CNP);</p> <p><input type="checkbox"/> Quando houver vários documentos para mesmo item, identifique-os Ex.: 5.1 Identidade Sócio a; 5.2 Identidade sócio b ou</p> <p><input type="checkbox"/> Diminua o tamanho dos arquivos o máximo possível – principalmente o contrato social...</p> <p><input type="checkbox"/> Antes de enviar ao DER, verifique se esta é a última versão disponível no Site do DER (atualizado em 20/07/23 as 09:42).</p> <p><input type="checkbox"/> Envie por E-mail a Superintendência do DER à qual a empresa está vinculada.</p>		<p><input type="checkbox"/> A digitalização deve ser feita em PDF colorido;</p> <p><input type="checkbox"/> Organize os arquivos pelo número e nome do documento digitalizado. Ex.: 01- Requerimento; 02-Cadastro CNP);</p> <p><input type="checkbox"/> Quando houver vários documentos para mesmo item, identifique-os Ex.: 5.1 Identidade Sócio a; 5.2 Identidade sócio b ou</p> <p><input type="checkbox"/> Diminua o tamanho dos arquivos o máximo possível – principalmente o contrato social...</p> <p><input type="checkbox"/> Antes de enviar ao DER, verifique se esta é a última versão disponível no Site do DER (atualizado em 20/07/23 as 09:42).</p> <p><input type="checkbox"/> Envie por E-mail a Superintendência do DER à qual a empresa está vinculada.</p>		<p><input type="checkbox"/> A digitalização deve ser feita em PDF colorido;</p> <p><input type="checkbox"/> Organize os arquivos pelo número e nome do documento digitalizado. Ex.: 01- Requerimento; 02-Cadastro CNP);</p> <p><input type="checkbox"/> Quando houver vários documentos para mesmo item, identifique-os Ex.: 5.1 Identidade Sócio a; 5.2 Identidade sócio b ou</p> <p><input type="checkbox"/> Diminua o tamanho dos arquivos o máximo possível – principalmente o contrato social...</p> <p><input type="checkbox"/> Antes de enviar ao DER, verifique se esta é a última versão disponível no Site do DER (atualizado em 20/07/23 as 09:42).</p> <p><input type="checkbox"/> Envie por E-mail a Superintendência do DER à qual a empresa está vinculada.</p>		<p><input type="checkbox"/> A digitalização deve ser feita em PDF colorido;</p> <p><input type="checkbox"/> Organize os arquivos pelo número e nome do documento digitalizado. Ex.: 01- Requerimento; 02-Cadastro CNP);</p> <p><input type="checkbox"/> Quando houver vários documentos para mesmo item, identifique-os Ex.: 5.1 Identidade Sócio a; 5.2 Identidade sócio b ou</p> <p><input type="checkbox"/> Diminua o tamanho dos arquivos o máximo possível – principalmente o contrato social...</p> <p><input type="checkbox"/> Antes de enviar ao DER, verifique se esta é a última versão disponível no Site do DER (atualizado em 20/07/23 as 09:42).</p> <p><input type="checkbox"/> Envie por E-mail a Superintendência do DER à qual a empresa está vinculada.</p>
<p>Dúvidas sobre processos protocolados, podem ser sanadas pelo E-Mail: CTRregistro@der.pr.gov.br ou WhatsApp: 41 3304-8379</p>									
	<p>A conferência dos documentos necessários por assunto será efetuada pelo escritório do DER de Circunscrição e:</p> <p>Se houver pendência, será devolvido o e-mail ao requerente para corrigir e tentar novamente em novo e-mail com documentação completa;</p> <p>Se não houver pendência, será encaminhado para protocolo digital e posteriormente informado o nº ao requerente;</p> <p>Após protocolado o pedido o processo será encaminhado ao SETOR DE REGISTRO/CTRC/DER Curitiba, para providências cabíveis por ordem de chegada;</p>		<p>A conferência dos documentos necessários por assunto será efetuada pelo escritório do DER de Circunscrição e:</p> <p>Se houver pendência, será devolvido o e-mail ao requerente para corrigir e tentar novamente em novo e-mail com documentação completa;</p> <p>Se não houver pendência, será encaminhado para protocolo digital e posteriormente informado o nº ao requerente;</p> <p>Após protocolado o pedido o processo será encaminhado ao SETOR DE REGISTRO/CTRC/DER Curitiba, para providências cabíveis por ordem de chegada;</p>		<p>A conferência dos documentos necessários por assunto será efetuada pelo escritório do DER de Circunscrição e:</p> <p>Se houver pendência, será devolvido o e-mail ao requerente para corrigir e tentar novamente em novo e-mail com documentação completa;</p> <p>Se não houver pendência, será encaminhado para protocolo digital e posteriormente informado o nº ao requerente;</p> <p>Após protocolado o pedido o processo será encaminhado ao SETOR DE REGISTRO/CTRC/DER Curitiba, para providências cabíveis por ordem de chegada;</p>		<p>A conferência dos documentos necessários por assunto será efetuada pelo escritório do DER de Circunscrição e:</p> <p>Se houver pendência, será devolvido o e-mail ao requerente para corrigir e tentar novamente em novo e-mail com documentação completa;</p> <p>Se não houver pendência, será encaminhado para protocolo digital e posteriormente informado o nº ao requerente;</p> <p>Após protocolado o pedido o processo será encaminhado ao SETOR DE REGISTRO/CTRC/DER Curitiba, para providências cabíveis por ordem de chegada;</p>		<p>A conferência dos documentos necessários por assunto será efetuada pelo escritório do DER de Circunscrição e:</p> <p>Se houver pendência, será devolvido o e-mail ao requerente para corrigir e tentar novamente em novo e-mail com documentação completa;</p> <p>Se não houver pendência, será encaminhado para protocolo digital e posteriormente informado o nº ao requerente;</p> <p>Após protocolado o pedido o processo será encaminhado ao SETOR DE REGISTRO/CTRC/DER Curitiba, para providências cabíveis por ordem de chegada;</p>

	Poderá Operar linhas regulares		Poderá operar todos os tipos de fretamento e entretodos os municipios do estado		Poderá Operar apenas Fretamento Continuo de Estudantes e Funcionários entre municipios da Região Metropolitana Oficial Declarada		Poderá Operar apenas Fretamento Eventual Turistico com Veículos Rodoviário Proprios se também FOR Agencia de Turismo		Poderá Operar apenas Fretamento Continuo de Trabalhadores Rurais
--	--------------------------------	--	---	--	--	--	--	--	--

ANEXO II – MODELO DE REQUERIMENTO PARA ALTERAÇÕES OPERACIONAIS EM LINHA REGULAR

ANEXO 19
MODELO DE REQUERIMENTO PARA
ALTERAÇÕES OPERACIONAIS EM LINHA REGULAR

À CTRC: Competências: Artigos 20,35,36,46,54,55,

À DOP: Competência: Artigos 16,18,21,29,40 (parcial e metropolitano) 73

AO DER/CONSELHO DIRETOR: Competência: Artigos 40(direto, executivo e leito), 71, 86, 92

Qualificação Completa da empresa, incluindo nº de registro no DER, e-mail, para tratamento do assunto.

I – DO PEDIDO

Vem perante Vossa Senhoria requerer: indicar o pedido nos termos técnicos do regulamento

II – DA FUNDAMENTAÇÃO:

O(s) pedido(s) fundamenta-se **no artigo xx** do Decreto 18121/2000 e...

Prolongamento de linha – **Art. 16 e 17**

Alteração de itinerário – **Art. 18**

Inclusão e Exclusão de Ponto de Seção – **Art. 20**

Paralisação de linha **Art.21**

Desconto no preço de passagem – **Art. 29**

Alteração de Horários e ou frequência de viagem – **Art. 35**

Alteração de tempo de duração de viagem e local de parada refeição – **Art. 36**

Implantação de Serviço Complementar – **Artigo 40**

Análise de Defesa de Auto de Infração: **Art.73**

Requisição de linha provisória **Art.86**

Autorização linha provisória em função de desmembramento de município e ou requisição de linha provisória **Art.92**

III – DA JUSTIFICATIVA:

Detalhar os motivos da solicitação com objetivos e consequências pretendidas

IV – DA VINCULAÇÃO COM OUTRA SOLICITAÇÃO

Cabe observar que a presente solicitação esta diretamente vinculada com a solicitação de ... na linha ..., portanto, solicita-se análise conjunta, sob pena de inviabiliza as demais alterações operacionais vinculadas.

V – DA EXCLUSIVIDADE

1. Informamos que se trata de linha/Trecho atendida(o) exclusivamente pela requerente, portanto que dispensa de acordo de outras concessionárias, ou publicação em Diário Oficial (quando for o caso). ou empresas;
2. Por se tratar de linha ou trecho não exclusivo, anexamos o “de acordo” da(s) empresa(s) que também opera(m) o trecho, podendo o pedido ser dispensado de publicação em Diário Oficial;
3. Por se tratar de linha ou trecho não exclusivo e por não ter obtido o “de acordo” da(s) empresa(s) que também opera(m) o trecho, o pedido deverá ser publicado em Diário Oficial.

VI – DOS REQUISITOS PARA ANÁLISE

Visando facilitar e agilizar a análise do órgão Gestor a requerente anexa ao pedido:

1. Tabela de Horários e de preços vigentes e pretendidos quando for o caso;
2. Tabela de Horários e de preços pretendidos quando for o caso;
3. ItineGeo atual detalhando itinerário pontos de embarque e de lanche atual
4. ItineGeo pretendido detalhando itinerário pontos de embarque e de lanche pretendidos (quando for o caso);
5. Croqui ou mapa indicativo comparativo, com itinerário atual e pretendido, quando for o caso de prolongamento e alteração de itinerário;
6. Croqui ou mapa indicativo comparativo, com itinerário da linha e do serviço, quando se tratar de implantação de serviço complementar.
7. Dados Estatísticos (MMPH) da linha ou seção a que se refere o pedido, referente aos três últimos meses de operação.;
8. Outros que julgar necessário para o entendimento e análise do pedido.

VII – DO PEDIDO

Pelos fatos e fundamentos expostos, requer o **DEFERIMENTO** do pedido, em conjunto com os demais pedidos vinculados.

_____ de _____ de _____ de _____

Assinatura com identificação nome e função do requerente

ANEXO III – DOCUMENTOS PARA REQUERER ALTERAÇÕES OPERACIONAIS

09-DOCUMENTOS PARA REQUERER ALTERAÇÕES OPERACIONAIS

<p>Artigo 18 - Alteração de Itinerário</p> <p>-</p> <p>Prolongamen tode linha</p> <p>- Correção de Quilometrage m</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Requerimento à DOP, com qualificação da empresa, fundamentação dopedido e justificativa; ✓ Tabela de Horário e preços atuais ✓ Tabela de horário e preços pretendida; ✓ Croqui e mapa indicando o itinerário atual e o pretendido, pontos de embarque contidos no segmento, detalhando, distancias e existência debaia e abrigos nos pontos novo; ✓ ItineGeo atual e pretendido; ✓ Indicação Clara se a linha continuará a ser operada pelo itinerário anteriorou não; ✓ De acordo de outras empresas em trechos com indicação deinterferência.***
<p>Artigo 20 – Inclusão ou exclusão de Ponto de seção</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Requerimento à CTRC, com qualificação da empresa, fundamentação dopedido e justificativa; ✓ Relação detalhada dos pontos de seção a serem incluídos ou excluídos; ✓ Tabela de Horário e preços atuais ✓ Tabela de horário e preços pretendida; ✓ Croqui e mapa indicando o itinerário atual e o pretendido, pontos de embarque contidos no segmento, detalhando, distancias e existência debaia e abrigos nos pontos novo; ✓ De acordo de outras empresas em trechos com indicação de interferência.***
<p>Artigo 21 - Paralisação delinha</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Requerimento à DOP, com qualificação da empresa, fundamentação dopedido e justificativa; ✓ Relação de linhas que darão cobertura ao trecho paralisado. ✓ Declaração de ciência que em não havendo cobertura para o trecho o DER poderá fazer chamamento público para requisitar outra empresa para dar atendimento.
<p>Artigo 35 - Alteração de horário, tempoe frequência –</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Requerimento Á CTRC, com qualificação da empresa, fundamentação dopedido e justificativa; ✓ Tabela de Horário e preços atuais ✓ Tabela de horário e preços pretendida;

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ De acordo de outras empresas em trechos com indicação deinterferência.***
Artigo 40 – Implantação deserviço	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Requerimento, com qualificação da empresa, fundamentação do pedido ejustificativa; ✓ Tabela de Horário e preços atuais na linha matriz ✓ Tabela de horário e preços pretendida no novo serviço e da linha matriz sehouver alteração no mesmo ato; ✓ Croqui e mapa indicando o itinerário atual e o pretendido, pontos de embarque contidos no segmento, detalhando, distancias e existência debaia e abrigos nos pontos novo; ✓ ItineGeo atual e pretendido; ✓ De acordo de outras empresas em trechos com indicação deinterferência.***

- ✓ Antes de enviar ao DER, verifique se esta é a última versão disponível no Site do DER.
- ✓ (atualizado em 25/04/23 as 10:16).
- ✓ A digitalização deve ser feita em PDF colorido;
- ✓ Organize os arquivos pelo número e nome do documento digitalizado. Ex.: 01 Requerimento; 02 tabelas vigente;
- ✓ Envie por E-mail a Região Sede: **E-CTRCOPERACOES@DER.PR.GOV.BR**
- ✓ Pedidos com falta de documentos, fundamentação, justificativa plausível ou documentos obrigatórios não serão protocolados;
- ✓ Mesmo que o requerimento seja vinculado a outro, não devem ser protocolados juntos, deve ser um protocolo por linha, citando a vinculação com a(s) outra(s);
- ✓ Em se **tratando de linha ou trecho não exclusivo**, observar a distância mínima de uma hora antes e ou meia hora após o horário da outra empresa, pode facilitar a análise, quanto a interferência de horário;
- ✓ Não houver pendência, será encaminhado para protocolo digital, com posterior indicação do número ao transportador por e-mail.

Relação de E-mail para protocolar por região – disponível no site do DER -

http://www.der.pr.gov.br/arquivos/File/Transporte_intermunicipal/1_Contatos_e_Emails

[Site.pdf](#)



OUTUBRO/2023