

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
CURSO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS**

Miriam de Oliveira Dornelles

O TÁXI E AS BARREIRAS DE MERCADO

Porto Alegre

2014

Miriam de Oliveira Dornelles

O TÁXI E A DESREGULAMENTAÇÃO

Trabalho de conclusão de curso elaborado como requisito parcial para obtenção do título de bacharel em Ciências Econômicas, pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
Orientador: Prof. Flávio Comim.

Porto Alegre

2014

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL

Reitor: Prof. Dr. Carlos Alexandre Netto

Vice-reitor: Prof. Dr. Rui Vicente Oppermann

FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS

Diretora: Hélio Henkin

Vice-diretor: André Moreira Cunha

DEPARTAMENTO DE ECONOMIA

Chefe: Karen Stallbaum

Chefe substituto: Marcelino de Souza

D595t Dornelles, Miriam de Oliveira.

O táxi e a desregulamentação / Miriam de Oliveira Dornelles. – Porto Alegre: 2014.

68 f. ; il. color.

Orientador: Flávio Comim.

Trabalho de conclusão (graduação) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Ciências Econômicas. Curso de Economia, 2014.

1. Táxi – Desregulamentação. 2. Táxi – Porto Alegre. I. Comim, Flávio. II. Título.

CDU 656.131:681.124.6

Catálogo na publicação: Suelen Spíndola Bilhar – CRB 10/2269

Av. João Pessoa, 52

CEP: 90040-000

Telefone: 3308-3502

Fax: 3308-3990

E-mail: fce@ufrgs.br

Miriam de Oliveira Dornelles

O TÁXI E AS BARREIRAS DE MERCADO

Trabalho de conclusão de curso elaborado como requisito parcial para obtenção do título de bacharel em Ciências Econômicas, pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Monografia aprovada em: __/__/____.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Flávio Comim (Orientador)

Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Leandro Valiati

Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Karen Stallbaum

Universidade Federal do Rio Grande do Sul

DEDICATÓRIA

A minha mãe. Sempre será meu grande exemplo intelectual.

AGRADECIMENTOS

Acredito que um economista deve solucionar problemas de mercado e trazer novas soluções e é com essa ideia que fui apoiada e também agradeço a Marcelo Bueno e ao meu orientador Flavio Comim pela motivação a não desistir do tema. Ao meu pai que me incentivou a terminar essa jornada, após momentos difíceis.

RESUMO

O trabalho concentra-se em experiências com reforma regulatória bem como o impacto no bem estar dos usuários de táxi de Porto Alegre. A desregulamentação é o ponto mais crítico na discussão do funcionamento dos táxis em metrópoles da atualidade. Através de comparações de experiências internacionais com a desregulamentação de países como EUA, Nova Zelândia, Austrália e da Europa, é apresentado uma grande diversidade de exemplos sobre o setor de táxis. O governo faz com que o preço do serviço aumente por meio da redução da oferta visto que as quotas de produção fazem com que o preço suba arbitrariamente determinado. Foi realizada uma pesquisa com usuários do táxi da cidade de Porto Alegre e foi constatado que 60% dos entrevistados já tiveram problemas com o serviço nos últimos 12 meses. No Brasil, a regulação dos preços faz com que as tarifas de táxi sejam indevidamente induzidas pelo motorista de táxi conforme pesquisa realizada. Os principais problemas são que os motoristas conduzem perigosamente, que os motoristas pegam a rota longa ou errada e reclamações de atraso ou não chegada do táxi. O poder de monopólio é um obstáculo potencial ao acesso com má alocação de recursos e ele ocorre nas pequenas cidades, onde os indivíduos não tem acesso ao transporte público.

Palavras-chave: Táxi. Porto Alegre. Desregulamentação.

ABSTRACT

The work focuses on experiences with regulatory reform and the impact on the welfare of taxi users in Porto Alegre. Deregulation is the most critical point in the discussion of the operation of taxis in cities today. Through comparisons of international experiences with deregulation of countries like USA, New Zealand, Australia and Europe, is presented with a wide variety of examples on the taxi industry. The government makes the service price increases by reducing the supply because production quotas make the price go up arbitrarily determined. A survey was conducted with members of the cab from the city of Porto Alegre and revealed that 60% of respondents have experienced problems with the service in the last 12 months. In Brazil, the price regulation makes taxi fares are improperly induced by the taxi driver as survey. The main problems are that drivers drive dangerously, that drivers take the long route or wrong and complaints of late or non-arrival of the taxi. Monopoly power is a potential access to misallocation of resources hurdle and it occurs in small towns, where individuals do not have access to public transportation.

Keywords: Taxi. Porto Alegre. Deregulation.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Gráfico das tarifas do serviço de táxi em Porto Alegre.....	19
Figura 2	<i>Ranking</i> do preço da corrida média de táxi das cidades brasileiras..	20
Figura 3	Reprovação de vistorias em Porto Alegre.....	21
Figura 4	Reclamações do serviço na cidade de Porto Alegre.....	22
Figura 5	Restrição do número de táxis.....	26
Figura 6	Distribuição das competências regulatórias por nível de governo....	34
Figura 7	Níveis de barreiras diretas à entrada no mercado europeu de táxi....	36
Figura 8	Formas de regulação tarifária na indústria de táxi.....	36
Figura 9	Panorama geral dos serviços de táxi no Brasil.....	37
Figura 10	População por número máximo de táxis.....	38
Figura 11	Tipo de Autorização por município.....	38
Figura 12	Variação dos preços dos medalhões de Nova York.....	46
Figura 13	Efeitos da desregulamentação do mercado de táxi.....	49
Figura 14	Variações no mercado da Suécia.....	50

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Público.....	52
Gráfico 2	Faixa etária.....	52
Gráfico 3	Renda.....	53
Gráfico 4	Frequência de utilização do serviço.....	53
Gráfico 5	Razão para a utilização do serviço.....	54
Gráfico 6	Horário de utilização.....	54
Gráfico 7	Tarifa média da viagem.....	55
Gráfico 8	Forma de pagamento.....	55
Gráfico 9	Acesso ao serviço.....	56
Gráfico 10	Opinião sobre o custo dos táxis.....	57
Gráfico 11	Problema com o serviço.....	57
Gráfico 12	Natureza do problema.....	58
Gráfico 13	Satisfação com o serviço.....	59

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO: DA ORIGEM DO TÁXI AO SERVIÇO EM PORTO ALEGRE.....	11
1.1	DESCRIÇÃO DO TÁXI NA CIDADE DE PORTO ALEGRE.....	13
2	O BEM ESTAR E EXPECTATIVAS DO USUÁRIO DE TÁXI.....	17
2.1	TARIFA.....	18
2.2	FISCALIZAÇÃO.....	20
2.3	CONCLUSÃO.....	23
3	A INTERVENÇÃO GOVERNAMENTAL E AS BARREIRAS DE MERCADO.....	25
3.1	A REGULAÇÃO DAS TARIFAS.....	31
3.2	MECANISMOS DE ENTRADA NO MERCADO.....	32
3.3	PANORAMA INTERNACIONAL.....	33
3.4	PANORAMA BRASILEIRO.....	37
3.5	CONCLUSÃO.....	38
4	EXPERIÊNCIAS COM A REGULAMENTAÇÃO.....	40
4.1	WASHINGTON.....	40
4.2	INDIANÁPOLIS.....	41
4.3	MINNEAPOLIS.....	41
4.4	NOVA YORK.....	44
4.5	HOLANDA.....	47
4.6	AUSTRÁLIA.....	47
4.7	PANORAMA GERAL.....	49
4.8	CONCLUSÃO.....	50
5	PESQUISA COM O USUÁRIO DE TÁXI DA CIDADE DE PORTO ALEGRE.....	52
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	60
	REFERÊNCIAS.....	62
	APÊNDICE A – Questionário.....	65

1 INTRODUÇÃO: DA ORIGEM DO TÁXI AO SERVIÇO EM PORTO ALEGRE

No Brasil, a Constituição Federal de 1988 e a legislação municipal (Lei Municipal 3.790/73) estabelecem competência ao Município para legislar sobre a matéria de transporte e observar a hierarquia das normas, e que estes serviços são públicos, porquanto de competência privativa (podem ser delegados), da União a sua exploração (BRASIL, 1988). O transporte público de passageiros é um dever do Estado, que por meio de mecanismos regulatórios concedeu à economia privada a anuência da exploração deste serviço. As vantagens econômicas estatais não são claras, pois se dão indiretamente pelo suprimento do dever de assistir a população em seu deslocamento viabilizando a atividade econômica. Uma vez que o Estado tem de arcar com toda a estrutura mecânica para que a atividade aconteça, a inviabilidade dos custos e a complexidade seria um obstáculo muito grande para o desenvolvimento econômico. O transporte de passageiros por meio dos táxis detém peculiaridades específicas quanto às políticas de governo, às forças das associações, às necessidades sociais e os interesses corporativos das associações e sindicatos, que podem estimular o entendimento de um complexo sistema.

A origem do serviço de táxi está vinculada à invenção do riquexá (do inglês rickshaw), um veículo de duas rodas e tração humana que é utilizado desde a antiguidade pelas elites orientais (KANG, 1998). Na Roma Antiga, apesar da existência de veículos com rodas, os abastados circulavam em liteiras — cadeiras abertas ou fechadas sobre duas varas laterais e transportadas por pessoas ou animais, posicionando-se um à frente e outro atrás —, mediante pagamento de preço aos amos, que determinavam que seus escravos fizessem o transporte (DIAS, 2007).

No início do século XVI surgiram em Londres as primeiras carruagens de aluguel (hackneys), mas em pouco tempo o seu uso foi restrito pelo parlamento a determinadas atividades pelo governo local, devido estarem congestionando as ruas, podendo circular apenas as carruagens licenciadas, cuja quantidade passou a ser limitada. Fato semelhante ocorreu no século XVII, quando o número de veículos no mercado de riquexós foi restrito no Japão (KANG, 1998).

Táxis puxados a cavalo nas cidades dos Estados Unidos, sem regulamentação significativa, surgiram ao longo do século 19. Os primeiros táxis motorizados apareceram em 1897, quando foram colocados 12 táxis elétricos em Nova York. Em 1907, 65 automóveis movidos a gasolina, equipados com taxímetros, foram introduzidos no mercado de NY, os quais foram substituídos pelos elétricos (KANG, 1998).

Outras modalidades de carruagens de aluguel foram criadas até o século XIX, tais como os franceses corbillads, sociables, gigs e cabriolets, os alemães landau e landaulet, os ingleses tibulry e stanhope. Em 1896, foi motorizado na Alemanha o primeiro veículo de aluguel. Em 1897, o alemão Freidrich Greiner inovou o sistema de tarifação instalando um taxímetro em seus veículos.

Há indícios que na China há mais de 1 mil anos, carroças puxadas por animais ou mesmo por homens já possuíam uma espécie de taxímetro, o qual possuía uma espécie de medidor. A invenção chinesa era um tambor que ressoava a cada vez que o motorista percorresse 1600 metros (MENEGUETTI, 20--?).

O taxímetro, instrumento que baseado na distância percorrida e/ou no tempo decorrido mede e informa gradualmente o valor devido pela utilização do veículo, foi inventado pelo alemão Wilhelm Bruhn, o qual deu origem ao nome atual dos automóveis de aluguel, os táxis.

No início do século XX o serviço de táxi já estava difundido ao redor do mundo e, nos anos 1920 começava a sua regulamentação nos países em desenvolvimento, ao se institucionalizar o sistema de licença para a sua exploração comercial, o que alargou não só os seus níveis de serviços, mas também os seus níveis tarifários (KANG, 1998).

O mercado foi marcado pela Grande Depressão, iniciada em 1929, pois foi nesse momento que iniciou uma grande corrida ao mercado de táxi, provocado pelo aumento abrupto do índice de desemprego na maioria das indústrias. Esse desequilíbrio de mercado deu origem à barreira à entrada instituída pelos governos locais e desde então se estabeleceu nessas cidades um mercado fechado e sem concorrência (VISCUSI ET AL., 1995 *apud* DIAS, 2007).

É na década de 1960 que os economistas e pesquisadores de transporte começaram a questionar os pressupostos que fundamentam a regulação da entrada e os preços nos mercados de táxi, foi também nessa década que muitas cidades eliminaram muitos dos regulamentos (FRANKENA; PAUTLER, 1984). Na Europa, na América e na Oceania, diversos países já haviam adotado políticas para a sua desregulamentação, tais como Estados Unidos, Reino Unido, Suécia e Nova Zelândia, Japão, Coreia e Irlanda (KANG, 1998). Isso impulsionou ainda mais o interesse e a investigação econômica na política do mercado.

Os serviços de táxi são denominados de paratransit (posicionado entre o carro e os ônibus) por Kang (1988), por ser um modo de transporte público com características entre os veículos privados e os ônibus, sem uma rota regular e contínua. Homburger (1982 *apud* DIAS, 2007) argumenta que esse serviço não está acessível ao público em geral por ser um

transporte individual de tarifa alta, diferenciando-o dos transportes coletivos, que têm rotas pré-estabelecidas, horários fixos, tarifas publicadas e estão disponíveis a todos.

Os atores envolvidos na indústria de táxi são: a) o governo; b) os provedores; e c) os consumidores. Os provedores (motoristas-proprietários, cooperativas, associações ou empresas) fornecem os serviços de transporte aos usuários (autoridades, executivos, turistas e outros indivíduos) formando o mercado, sob a regulação das diversas esferas de governo e de seus agentes reguladores e fiscalizadores (DIAS, 2007).

1.1 DESCRIÇÃO DO TÁXI NA CIDADE DE PORTO ALEGRE

Conforme os dados de 2010 oriundos da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), a frota total de táxi em Porto Alegre é de 3.922 carros, resultando numa média de 365 habitantes por carro, no entanto existem 89 permissões que estão desativadas (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 2012). Da frota total, 3.825 tem ar-condicionado, 1.234 são veículos flex e 3 veículos são adaptados a portadores de deficiência. Esse tipo de veículo é denominado Perua Rádio Táxi e, o serviço é prestado por um veículo do tipo furgão, dotado de elevador vertical com capacidade mínima para o transporte de dois passageiros em cadeiras de rodas mais acompanhantes. A tarifa para utilizar o serviço especial é 50% maior que as das categorias convencionais, de acordo com o Decreto 13.837 (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 2002).

Cada táxi percorre, em média, 5 mil quilômetros por mês. A idade média da frota de táxi, em 2010 era de 2,9 anos. Em 2010 existiam 164 pontos fixos e 153 pontos livres em Porto Alegre. Os principais pontos da cidade, tais como, Rodoviária, Aeroporto e Hospital de Clínicas, contavam, respectivamente, com 382, 141 e 43 táxis disponíveis para o público. Em relação a mão de obra, existem aproximadamente 10.500 condutores de táxi cadastrados na EPTC que prestam esse tipo de serviço.

A produção dos serviços públicos de transporte é de obrigação do poder público e a Constituição Federal dispõe a respeito do seu regime jurídico (art. 175), que pode assim ser resumido: (a) O Poder Público detém a titularidade da prestação dos serviços públicos, mas (b) pode transferir sua execução a terceiros delegatários, que se submeterão a (c) regime especial definido em lei; a delegação da execução do serviço (prestação indireta) pode se formalizar (d) somente mediante concessão ou permissão, instrumentos administrativos de (e) natureza contratual e (f) conteúdo mínimo imperativo; (g) a licitação pública prévia é

condição de validade e legitimidade da delegação da prestação do serviço a particulares (BRASIL, 1988).

O art. 175 da CF “[...] deixa o Poder Público como gestor permanente e inexcludente do serviço público, pois o que ele permite é apenas a delegação da prestação, não da sua titularidade.” (ROCHA, 1996, p. 30).

Se o regime aplicável à prestação do serviço público de transporte de passageiros será sempre o de Direito Público (art. 175) e nunca o da atividade econômica particular (art. 170) ou o da atividade econômica em sentido estrito (art. 173), pode e deve o Poder Público operar, delegar, gerir e fiscalizar o trânsito, o tráfego e o transporte coletivo, atuando, punindo e coibindo o sistema clandestino de transporte de passageiros (AVALONE FILHO, 2006).

No caso das áreas urbanas a regulamentação se detém ao poder municipal e está sujeito à legislação específica aprovada previamente pelo poder legislativo. Conforme art. 30 da CF “A exploração de serviços de táxis subordina-se à permissão prévia pelo Município e se rege pelas normas contidas nesta Lei.” (BRASIL, 1988).

O serviço de táxi de Porto Alegre é regulamentado, em especial, pela Lei Municipal 3.790/73, que estabelece as normas para a exploração dos serviços, e o Decreto Municipal 14.499/04, que estabelece o regulamento de operação e o controle desse serviço (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 2004).

Em termos de planejamento e programação dos serviços, o poder público encontra-se constantemente por assumir uma função básica de árbitro e juiz para os conflitos naturais entre operadores e usuários, procurando encontrar o ponto de equilíbrio entre os diferentes interesses. Por ser legalmente o responsável pelo transporte dos cidadãos, deve regulamentar, planejar, programar e fiscalizar a execução dos serviços, quando serve de árbitro nos conflitos de interesse entre usuários e operadores.

Através de comparações de experiências internacionais com a desregulamentação (Estados Unidos da América, Nova Zelândia, Austrália e Europa) será apresentada uma grande diversidade nos aspectos da regulamentação do setor, tanto para as diferenças entre os países, bem como diferenças dentro dos países. A diversidade também inflige a abordagem e os resultados das mudanças regulatórias.

Contudo, o foco também será na situação atual de Porto Alegre. As abordagens estão relacionadas ao fornecimento do serviço, a tarifas, à qualidade de serviço e à eficiência da administração e estruturas institucionais.

Em Porto Alegre, a legislação poderá sofrer mudanças e atualmente está em constante debate. O ofício municipal 248/GP de 22 de fevereiro de 2013, do mês de junho de 2011

escrito pelo Vereador Thiago Duarte, presidente da Câmara Municipal, ao prefeito, traz à cidade, a partir de denúncias veiculadas em mídia, o questionamento dos atos de transferência e arrendamento da permissão de táxi, pois estes envolveriam a compra indevida de permissões ou o acúmulo de permissões por taxistas, mediante a utilização do nome de terceiros, que figurariam como permissionários de direito perante a Administração, mas que seriam pessoas distintas do permissionário de fato.

A Secretaria Municipal de transportes e a EPTC conduziram os trabalhos até o presente momento para celebrar uma nova formatação da lei que aborda os táxis. Essa, segundo o documento, foi construída através de debates e sugestões da sociedade, e também teve revisão dos Ministérios Públicos Estaduais e de Contas para buscar uma maior legalidade. A mudança principal da nova legislação é a proibição de arrendamentos e transferências sem processo licitatório. O documento afirma que as futuras permissões passarão a ser delegadas exclusivamente à pessoa física e como argumento defende a maior participação de permissionários, os quais exerçam a função de conduzir o táxi. A ideia é que os auxiliares atuais passem a ser permissionários, e isso evitaria o acúmulo de permissões por pessoas que não trabalham diretamente o veículo. A defesa da lei, argumentada pelo prefeito, é de que o permissionário que trabalha diretamente no veículo traria menos problemas, pois ele teria maior interesse na melhor execução do serviço.

Portanto, a proposta de lei veda a transferência e o arrendamento a novos detentores de permissão, bem como revisará se todos os demais estão respeitando as novas regras. As medidas são claras e propõem o fim dos trabalhadores que administram mais de um táxi, excluindo os demais, que seriam permissionários “fraudulentos”.

O município permitia desde junho do ano de 2012 que as transferências pudessem ser obtidas por meio judicial, no entanto, no ato da transferência da permissão, ou seja, entre pessoas físicas ou jurídicas, o permissionário não passava por nenhum processo licitatório, descumprindo desta maneira a Constituição Brasileira.

Como foi constatado mediante o ofício mencionado, as transferências e concessões concedidas pelo município desenvolveram um mercado negro criando margem a ilicitudes e contravenções penais. Por exemplo, as negociações de permissões a preços exorbitantes, que segundo evidências chegam a expressiva cotação de R\$ 600.000,00, visto que o comprador não precisa declarar a origem do seu montante, pois para fins de Imposto de Renda, apenas o valor do veículo a preços de mercado é contabilizado. As contravenções do vazio regulatório e tributário, ignorado pelas instituições governamentais decorrem das forças econômicas que desafiam a intervenção estatal. O interesse cego de impedir que os indivíduos possam realizar

transações acaba perdendo a oportunidade de, por exemplo, beneficiar toda o município, uma vez que as transações fossem liberadas, o recolhimento de impostos traria benefícios para a sociedade como um todo.

Diante de toda essa discussão na sociedade, a questão de propor um novo rumo à organização do táxi, bem como possíveis mudanças na estrutura do modal vem sendo negligenciada e o tema da desregulamentação do táxi tem sido pouco explorado. A demanda por suporte dos sindicatos e da classe que vive na marginalidade do sistema é deixada de lado nesses debates. Constatou-se a falta de um trabalho acadêmico que foque nesse assunto e que traga possíveis contribuições a discussão em torno do serviço de táxi em Porto Alegre.

O trabalho concentra-se em experiências com mudanças regulatórias no setor de táxi e pretende fornecer uma análise econômica das regulamentações e experiências com reforma regulatória, bem como o impacto do bem-estar aos usuários e taxistas. Para isso foi analisado uma grande variedade de abordagens regulatórias e estruturais. Essas, em sua maioria, giram em torno de como garantir a segurança e satisfação do cliente, ao deixar o mercado competitivo.

O presente trabalho será dividido em três partes. No capítulo 1 será abordado sobre a intervenção governamental e as barreiras de mercado no serviço de táxi. No capítulo 2 será discutido o resultado das políticas em países que regulamentaram o serviço. No capítulo 3, será apresentado o resultado da pesquisa empírica realizada com os usuários da cidade de Porto Alegre.

2 O BEM ESTAR E EXPECTATIVAS DO USUÁRIO DE TÁXI

Segundo Reck (2010), o usuário utiliza o sistema de transporte por uma necessidade de deslocamento para cumprir um objetivo específico, isto é, deslocar-se de uma origem para o destino por algum motivo, numa determinada hora, fazendo determinado trajeto, utilizando o meio de transporte. Ao se definir pelo uso do transporte público, por livre escolha ou por não ter opção, o usuário pondera uma série de atributos do mesmo, de forma a utilizar o modo que lhe seja mais conveniente. O desempenho do transporte está diretamente relacionado ao atendimento que o transporte público proporciona às expectativas do usuário quando faz a opção pelo seu uso. Assim, o atendimento pode ser caracterizado como um indicador de qualidade dos serviços oferecidos.

Reck (2010) divide as expectativas do usuário em 1) confiabilidade; 2) tempo de deslocamento; 3) acessibilidade; 4) conforto; 5) conveniência; 6) segurança; 7) custo (tarifas) e os pontos de vistas do Operador do transporte.

A confiabilidade pode ser avaliada pela pontualidade no cumprimento da chamada pela rádio táxi ou por aplicativo, pela regularidade dos documentos e informações fornecidas e pelo conhecimento da cidade pelo motorista.

O tempo de Deslocamento é decorrência direta dos locais de origem e destino e das velocidades desenvolvidas pelo veículo, que por sua vez são afetados pelas condições do tráfego geral, pela superfície de rolamento, etc. A tendência do usuário é reduzir ao estritamente necessário o seu tempo de deslocamento, pois o transporte é visto, apenas como um meio de atingir o seu objetivo.

A acessibilidade pode ser caracterizada pela maior ou menor facilidade de ingresso no transporte, distinguindo-se dois aspectos: Acessibilidade Locacional: Representada pela proximidade pontos de embarque; Acessibilidade Temporal: Representada pelo tempo de espera do serviço. Portanto, a acessibilidade do sistema é proporcional ao tempo de acesso ou ao tempo de espera pelo veículo. Os aspectos locacionais se referem à acessibilidade do transporte, aferida através do tempo dispendido da origem ao ponto de desembarque ou do ponto de desembarque ao destino. O ponto de acesso ao transporte, nesse caso, deve se referir aos pontos de táxis espalhados pelos bairros do município, ou, por exemplo, a uma avenida movimentada a qual passam veículos disponíveis.

O Conforto é de difícil determinação, pois engloba muitos aspectos qualitativos, de avaliação subjetiva e variam muito dependendo do tipo de usuário. As condições de ocupação do veículo, a temperatura interna, as condições de ventilação, ruído, aceleração

/desaceleração, largura das portas, assentos e seu material, etc. A maior parte depende diretamente do projeto do veículo e, na sua maioria, são condicionantes prefixadas pelos fabricantes (RECK, 2010). O grau de satisfação é influenciado pela extensão do deslocamento realizado pelo passageiro, pois numa viagem de curta duração a terão menor importância do que numa viagem de longa duração. Os aspectos fisiológicos, que atuam sobre o usuário através de ações do meio ambiente em que o mesmo está inserido, podem ser classificados de acordo com dois tipos: microclima interno do veículo: ruído, ventilação, temperatura, umidade relativa do ar, volume de ar livre; dinâmica do veículo: vibração, aceleração e desaceleração longitudinal, aceleração lateral do veículo, variação de aceleração. Já os aspectos psicológicos são de difícil mensuração, pois apresentam diferentes problemas que as condições do ambiente impõem ao usuário, podendo se citar: claustrofobia, decorrente do espaço exíguo e dificuldades de ventilação; enjôo, decorrentes dos movimentos verticais do veículo; vertigem e angústia.

A Conveniência é de difícil mensuração e pode ser dividida em dois grupos: aspectos relativos à operação do sistema: necessidade de transferência, períodos de operação, nível de oferta do serviço no entre - pico, característica do sistema de cobrança; aspectos físicos: condições dos pontos de embarque, informações sobre os serviços.

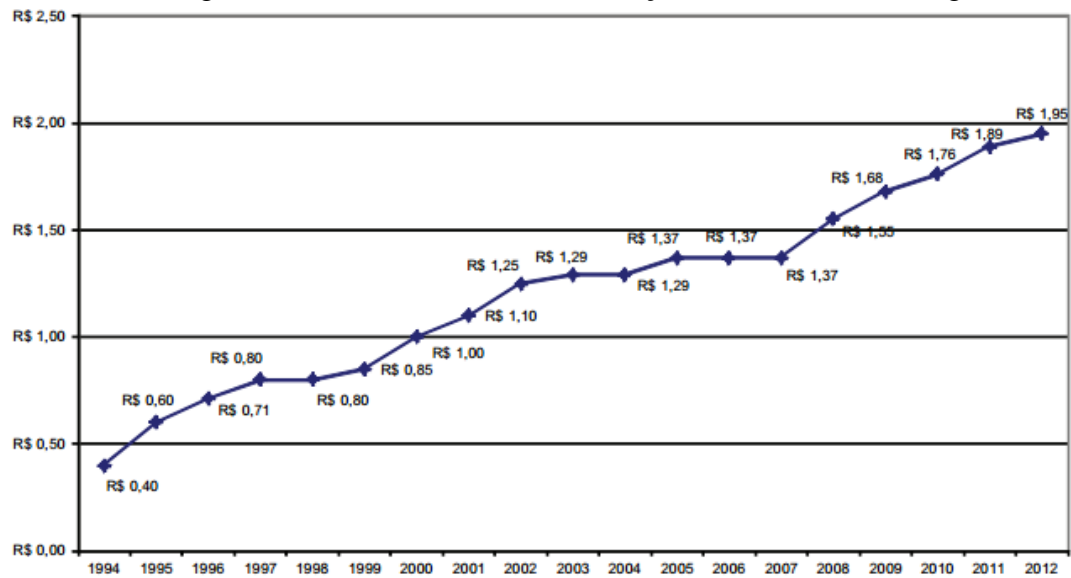
A segurança engloba a proteção dos usuários, de acidentes no sistema particularmente com os veículos, e também a proteção contra crimes (agressões, furtos e roubos).

2.1 TARIFA

As tarifas são consideradas como muito importante às condições de operação quando comparadas com o nível tarifário imposto para uso do sistema. Entretanto, o preço da tarifa é uma consequência da qualidade do serviço ofertado, bem como da interferência direta da variação dos preços dos insumos que compõem o custo do transporte. Abaixo, apresenta-se um gráfico referente à tarifa de Porto Alegre.

Podemos observar conforme a figura 1, que os maiores aumentos ocorreram em dois momentos, o primeiro, de 1996 até 2003 e o segundo de 2007 até 2010, quando a tarifa passou, respectivamente, de R\$ 0,71 até R\$1,29, representando 82% de aumento e de R\$ 1,37 a 1,95, representando 42%.

Figura 1: Gráfico das tarifas do serviço de táxi em Porto Alegre



Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre (2012).

Conforme a figura 2, podemos notar que Porto Alegre se encontra na 16ª posição no preço das tarifas conforme corrida média no ano de 2012. A cidade de Rio Branco, no Acre, possui a corrida média, o quilometro rodado e a bandeirada mais cara, no entanto o número da sua frota de táxi é uma das mais baixas. Palmas e Boa Vista também possuem sua frota de veículos baixa, porém a corrida média de Boa Vista é a mais cara. Percebemos que temos uma oferta de veículos pequena e uma tarifa alta. Outra cidade que se destaca é Florianópolis, uma cidade turística, cuja frota de táxi é de 470 veículos. Brasília é a capital que possui a corrida média mais barata tendo uma boa quantidade de veículos.

Figura 2: *Ranking* do preço da corrida média de táxi das cidades brasileiras¹

Capital	Posição ranking	Corrida Média - 6Km	Bandeirada	km rodado I	Último reajuste	km rodado II	Frota Táxi	População	Hab./Táxi
Rio Branco	1	R\$ 24,05	R\$ 3,53	R\$ 3,42	18/04/2011	R\$ 4,10	602	336.038	558
Belém	2	R\$ 19,90	R\$ 4,78	R\$ 2,52	01/04/2012	R\$ 3,03	5.427	1.393.399	257
Boa Vista	3	R\$ 19,66	R\$ 2,50	R\$ 2,86	2010	R\$ 3,43	376	284.313	756
Cuiabá	4	R\$ 19,25	R\$ 4,25	R\$ 2,50	09/05/2011	R\$ 3,50	604	551.098	912
São Paulo	5	R\$ 19,10	R\$ 4,10	R\$ 2,50	15/01/2011	R\$ 3,25	33.697	11.253.503	334
Macapá	6	R\$ 18,90	R\$ 2,70	R\$ 2,70	13/06/2006	R\$ 2,70	1.200	398.204	332
Campo Grande	7	R\$ 18,90	R\$ 4,50	R\$ 2,40	01/07/2011	R\$ 2,80	438	786.797	1.796
Goiânia	8	R\$ 17,80	R\$ 4,00	R\$ 2,30	27/06/2008	Não tem	1.470	1.302.001	886
Porto Velho	9	R\$ 17,50	R\$ 3,70	R\$ 2,30	01/05/2010	Não tem	750	428.527	571
Belo Horizonte	10	R\$ 17,34	R\$ 3,90	R\$ 2,24	10/12/2011	R\$ 2,69	6.015	2.375.151	395
Natal	11	R\$ 17,05	R\$ 4,15	R\$ 2,15	14/07/2011	R\$ 3,00	1.010	803.739	796
Palmas	12	R\$ 16,80	R\$ 3,00	R\$ 2,30	06/12/2010	Não tem	126	228.332	1.812
Vitória	13	R\$ 16,40	R\$ 3,50	R\$ 2,15	07/12/2011	R\$ 2,58	461	327.801	711
João Pessoa	14	R\$ 16,00	R\$ 4,00	R\$ 2,00	07/02/2011	R\$ 2,80	1.440	723.515	502
Curitiba	15	R\$ 16,00	R\$ 4,00	R\$ 2,00	01/04/2010	R\$ 2,30	2.252	1.751.907	778
Porto Alegre	16	R\$ 15,60	R\$ 3,90	R\$ 1,95	30/04/2012	R\$ 2,54	3.921	1.409.351	359
Aracajú	17	R\$ 15,10	R\$ 3,70	R\$ 1,90	01/04/2011	R\$ 2,40	2.079	571.149	275
Teresina	18	R\$ 15,00	R\$ 3,00	R\$ 2,00	01/09/2010	R\$ 2,40	1.554	814.230	524
São Luis	19	R\$ 15,00	R\$ 3,00	R\$ 2,00	14/06/2011	R\$ 2,40	1.950	1.014.837	520
Recife	20	R\$ 14,90	R\$ 3,80	R\$ 1,85	01/02/2012	R\$ 2,22	6.125	1.537.704	251
Rio de Janeiro	21	R\$ 14,90	R\$ 4,70	R\$ 1,70	04/04/2012	R\$ 2,04	32.000	6.320.446	198
Salvador	22	R\$ 14,85	R\$ 3,75	R\$ 1,85	14/07/2011	R\$ 2,59	7.266	2.675.656	368
Manaus	23	R\$ 14,78	R\$ 3,50	R\$ 1,88	28/02/2011	R\$ 2,54	4.021	1.802.014	448
Fortaleza	24	R\$ 14,48	R\$ 3,62	R\$ 1,81	23/05/2011	R\$ 2,73	4.392	2.452.185	558
Maceió	25	R\$ 14,39	R\$ 3,35	R\$ 1,84	21/03/2011	R\$ 2,21	3.500	932.748	266
Florianópolis	26	R\$ 14,26	R\$ 3,40	R\$ 1,81	16/01/2009	R\$ 2,16	470	421.240	896
Brasília	27	R\$ 14,10	R\$ 3,30	R\$ 1,80	01/06/2009	R\$ 2,28	3.400	2.570.160	756
MÉDIA		R\$ 16,74	R\$ 3,69	R\$ 2,18		R\$ 2,70	4.687	1.683.928	359

Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre (2012).

2.2 FISCALIZAÇÃO

A vistoria operacional ou simplesmente vistoria estende-se a diversas atividades de fiscalização e, quanto aos atributos a serem checados (DIAS, 2007), pode ser:

- veicular: conferência de itens relacionados à mecânica, elétrica, higiene, conforto e equipamentos obrigatórios;
- documental: verificação dos documentos de habilitação do motorista, de licenciamento do veículo e de licenciamento do operador; e
- comportamental: verificação in loco do comportamento do operador no trânsito e no trato com os passageiros.

Quanto ao local e data, a vistoria pode ser: a) completa e programada (vistoria periódica): feita geralmente anualmente em instalações próprias para a vistoria veicular; e b) parcial e aleatória: a qualquer momento, nos pontos de táxi ou em outro local que não interfira na operação dos serviços, exceto para vistoria comportamental.

Conforme (DIAS, 2007) o lançamento de uma taxa anual de fiscalização dos serviços de táxi, cujo fato gerador é o exercício regular do poder de polícia administrativa, é ato administrativo rotineiro nos órgãos gestores e fiscalizadores e aplicado na manutenção dos

¹ Não há dados mais recentes.

serviços de fiscalização e controle das atividades licenciadas pelo Poder público. Nos mercados de táxi esta taxa pode ser vista como uma barreira direta à entrada, inibindo a entrada de operadores, como (KANG, 1998) verificou em Londres.

A figura 3 mostra a taxa de reprovação das vistorias observadas em Porto Alegre, anualmente e mensal. Podemos perceber que no ano de 2006 foi o ano de maior reprovação, em que a fiscalização foi bem alta contando com 36,75%. Os anos de 2007, 2008, 2009, 2010 e 2011 mantiveram-se entre 19% e 20%. Em 2005 foi ano de mais baixa reprovação na fiscalização contando com 17,98%. Um destaque para janeiro de 2006, quando foram reprovados 45,0% dos veículos vistoriados. Podemos concluir que o ano de 2006 a fiscalização foi bem alta em comparação com os outros anos.

Figura 3: Reprovação de vistorias em Porto Alegre

Ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
2005	14,76%	17,06%	17,54%	19,20%	14,69%	16,00%	18,06%	19,32%	17,89%	16,77%	20,00%	24,49%	17,98%
2006	45,08%	35,83%	39,86%	37,93%	39,16%	37,83%	37,58%	32,93%	33,04%	33,45%	33,89%	31,72%	36,75%
2007	29,89%	17,12%	16,49%	18,08%	23,35%	15,92%	23,97%	21,79%	20,45%	22,33%	19,35%	22,58%	20,94%
2008	20,84%	22,73%	16,88%	27,21%	23,09%	21,71%	24,12%	19,77%	17,04%	18,78%	20,89%	16,29%	20,78%
2009	21,44%	18,83%	21,40%	14,19%	18,25%	17,52%	24,45%	24,05%	19,69%	19,76%	18,59%	19,15%	19,78%
2010	20,27%	20,84%	17,31%	20,28%	16,74%	18,37%	17,90%	20,49%	25,80%	24,08%	17,71%	19,42%	19,93%
2011	23,55%	22,18%	20,05%	21,48%	24,32%	19,61%	18,62%	20,10%	19,49%	20,94%	19,34%	18,67%	20,70%

Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre (2012).

A figura 4 apresenta uma tabela com reclamações desde o ano de 2005 até o ano de 2011 referente à cidade de Porto Alegre. Conforme essas reclamações, as quais foram feitas diretamente à EPTC, o fator cobrança indevida teve grande impacto em 2004, quando representou 319 reclamações. Pode se perceber que nos anos seguintes as reclamações caíram, chegando ao número de 236 no ano de 2011. A falta de fiscalização aumentou em 1.313%, desde o ano de 2004 a 2011. A imprudência no trânsito aumentou significativamente, passando de 840, tendo um pico em 2001 chegando a 1934 reclamações, o que significou um aumento de 53%, mas variou de 2005 e 2011 89% positivamente. A imprudência no trânsito é um aspecto muito importante, pois demonstra a irresponsabilidade do motorista como profissional do trânsito. As reclamações do motorista de táxi aumentaram 66%, um fator que representa a qualidade do serviço prestada diretamente pelo motorista. As reclamações do ponto de táxi representaram uma queda de 75%. Já a reclamação por motivos de registro ilegal para trabalhar aumentou em 10%. Esse fator significa que os operadores estavam locando o veículo para profissionais que não possuem o devido registro na EPTC. O carteirairo significa a formalização do uso de uma carteira oficial com todas as informações pertinentes do motorista e do veículo. O táxi sujo ou com defeito é uma das reclamações que mais variaram nesses sete anos, que juntamente com a reclamação do motorista de táxi, é um fator que demonstra a falta de qualidade do transporte. A recusa de corrida possui uma

peculiaridade, pois muitos taxistas não atendem os usuários, pois estão comprometidos com o serviço que já foi solicitado pela rádio despacho e por essa razão os taxistas não podem atender os usuários que acenam por serviço na rua e os mesmos efetuam o registro de reclamação. Embora não seja esse o único motivo, há certas recusas importantes, como a recusa do pedido porque o cliente está saindo de um supermercado com sacolas, do pedido de um idoso ou deficiente e estas recusas são muito comuns.

Embora, de uma forma geral, a cobrança indevida e reclamação geral do táxi e a diminuíram, muitos fatores mencionados aumentaram e é preocupante para o consumidor que o serviço seja prestado com sua devida qualidade.

Em 2006 foram feitas 12 reclamações, o que mostra a falta de fiscalização por parte dos órgãos competentes.

Figura 4: Reclamações do serviço na cidade de Porto Alegre

Tipo	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Var.11/05
Cobrança Indevida	319	278	278	160	297	224	268	236	-15,11%
Fiscalização de Transporte		22	141	177	416	365	444	311	1313,64%
Imprudência no Trânsito	840	1077	936	882	1179	1313	1934	2041	89,51%
Motorista de Táxi	737	720	672	727	814	847	1073	1202	66,94%
Reclamação de Ponto de Táxi	78	53	32	20	20	32	85	13	-75,47%
Reclamação Geral de Táxi	84	98	13	9	2	18	11	16	-83,67%
Recusa de Corrida	57	61	91	101	127	138	255	255	318,03%
Sem Carteiraão		19	19	6	9	17	21	21	10,53%
Transporte Clandestino		7	12	2	7	9	0	1	-85,71%
Veículo de Táxi Sujo/Defeito		45	55	63	66	69	120	93	106,67%
Total Global	2115	2380	2249	2147	2937	3032	4211	4189	76,01%

Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre (2012)

A criação de indicadores para monitorar os níveis e serviço, a tarifação e a satisfação dos usuários auxiliam ao governo, aos taxistas, às cooperativas e às associações, às empresas do ramo e até mesmo ao usuário. Ajuda na tomada de decisões políticas para mudanças que visam à melhoria do serviço, por exemplo. Sem o parecer das respectivas realidades, muitas vezes ocorre um desgaste entre os agentes políticos e sociais, os quais, por falta de informação utilizam sua estrutura para participar de discussões políticas sem relevância. Portanto, estudar e entender as verdadeiras demandas são ações muito importantes para se realizar antes de criar e executar políticas ao setor.

Há diversas formas de buscar as informações no sistema, por exemplo, com a utilização de taxímetros programados a fornecer dados que podem se tornar informações relevantes, como também, a utilização da Internet para a criação de pesquisas e enquetes.

Vale ressaltar que o custo para a criação de um banco de dados é relativamente baixo. Para realizar certas pesquisas, podemos dividir os indicadores conforme mercado e indicadores operacionais, e de satisfação do usuário conforme (DIAS, 2007).

Os indicadores de mercado e indicadores operacionais são: Frota de táxi por habitante; Frota por categoria de serviço; Frota por segmento de mercado; Custo médio por quilômetro. A monitoração do mercado pode ser feita por indicadores operacionais, tais como: tempo de espera do usuário; para mercados que contêm o segmento bandeirada; tempo de espera do taxista: nos pontos de táxi e em radiotáxis; índice de ocupação; jornada de trabalho efetivo; quantidade média de corridas diárias; extensão média da corrida; e velocidade comercial média. São possíveis indicadores de satisfação do usuário conforme (DIAS, 2007): tipos de serviço oferecidos; acessibilidade à informação; regularidade do serviço; preços e promoções tarifárias; estado de conservação e conforto veicular; comportamento do motorista; facilidade de comunicação; e credibilidade dos operadores; segurança e reclamações apuradas.

A literatura econômica que trata deste assunto examina a teoria e prática da desregulamentação e seus resultados e os argumentos para a regulamentação dos mercados se baseiam principalmente em supostas imperfeições que podem levar à deficiência do mercado ou alocação ineficiente de recursos de um ou mais dos diversos segmentos do mercado.

A problemática dos transportes urbanos não se apresenta apenas como um tema de estudos acadêmicos, mas sim uma questão básica da vida cotidiana de milhões de habitantes e que influencia e define as condições da realidade da locomoção, de ida e volta ao trabalho, alternativas de transporte a usuários que utilizam transporte em horário noturno. A desregulamentação é o ponto mais crítico na discussão do funcionamento das metrópoles da atualidade. Principalmente pela sobrecarga nos horários de pico, os quais põem em risco a eficiência do setor, senão a própria sobrevivência da economia.

2.3 CONCLUSÃO

Ao utilizar o transporte público de passageiros, o usuário tem expectativas conforme sua confiabilidade, de tempo de deslocamento, acessibilidade, conforto, conveniência, segurança e custo.

Portanto, a sugestão do lançamento de uma taxa anual de fiscalização dos serviços de táxi, assim como a criação de indicadores para monitorar os níveis e serviço, a tarifação e a satisfação dos usuários auxiliam ao governo é bem vinda e certamente auxiliaria a tomada de decisões políticas a mudanças e melhoria do serviço. O custo para a criação de um banco de

dados é relativamente baixo e a monitoração do mercado pode ser feita por indicadores operacionais.

O preço da tarifa é uma consequência da qualidade do serviço ofertado e da variação dos preços dos insumos que compõem o custo do transporte. De 2007 a 2010 pudemos perceber 82% de aumento na tarifa.

3 A INTERVENÇÃO GOVERNAMENTAL E AS BARREIRAS DE MERCADO

A regulação dos serviços públicos é justificada pelos casos em que as falhas de mercado impedem a realização de resultados competitivos e passa a ser severamente questionada devido aos custos e resultados da regulamentação.

Byrns e Stone (1992) relacionam os seguintes instrumentos pelos quais o governo pode corrigir as falhas de mercado: a) Promovendo a concorrência; b) Fornecendo diretamente bens; e c) Modificando a composição da produção privada por meio de impostos, subsídios ou regulações. A revisão das formas de intervenção e a abertura dos mercados à concorrência é uma das principais questões levantadas neste trabalho. Conforme Gomide (1998) a introdução da competição empresarial no quadro de regulação poderia ser uma estratégia que promoveria a qualidade e a eficiência operacional, com apropriação social dos ganhos decorrentes. Essa competição pode ocorrer na desregulamentação dos serviços.

Para avaliarmos o funcionamento do mercado de táxi, analisaremos a eficiência econômica trazendo a tona o resultado das políticas governamentais, as falhas de mercado, o poder de monopólio e as externalidades produzidas pela indústria.

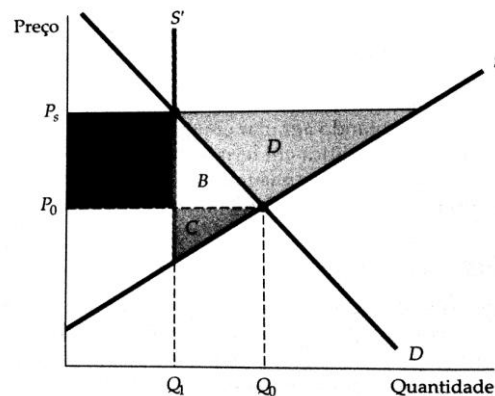
A Conferência Australiana postula algumas das formas mais óbvias nas quais a alocação de recursos nos termos em que a regulamentação é ineficiente: (a) o número de corridas de táxi tomadas é baixo, por causa dos regulamentos que aumentam as tarifas, restringindo a quantidade de serviço, e isso aumenta o tempo de espera; (b) o custo de produção de viagens de táxi é desnecessariamente elevado, porque os regulamentos impedem a partilha de passeio e aumentam as esperas em filas de táxi; (c) há falta de certo tipos de serviços devido aos incentivos fornecido pela estrutura das tarifas (AUSTRÁLIA, 1999). As imperfeições oriundas da regulamentação, além de causar má alocação de recursos afetam a distribuição de renda. Levando em conta a realidade australiana, neste país, pessoas de baixa renda gastam uma porcentagem maior de sua renda em táxis do que as pessoas de alta renda e, o consumo de táxi por habitante é maior para as pessoas de baixa renda. Como resultado, as restrições de entrada, proibições de serviço passeio compartilhado, e outros regulamentos que aumentam as tarifas e tempos de espera impõem um fardo desproporcional sobre as pessoas de baixa renda. As limitações do número de táxis também limitam o emprego e a oportunidade a trabalhadores menos qualificados, assim como reduzem o incentivo para os operadores de táxi de inovarem e explorarem novas maneiras para diminuir seus custos. No mercado táxi, o governo faz com que o preço do serviço aumente por meio da redução de oferta. Com quotas de produção, o preço pode ser forçado a subir até que atinja qualquer

patamar arbitrariamente determinado. Logo, a política impõe um custo de eficiência à economia, os excedentes do produtor e do consumidor, reduzidos em valor igual ao peso morto, conforme Pindyck (2010, p. 286).

É exatamente essa a maneira pela qual muitas administrações municipais mantêm elevadas tarifas dos táxis. Elas restringem a oferta total por meio da exigência de que cada táxi seja portador de uma licença, limitando posteriormente o número total de licenças concedidas.

Conforme a figura 6, para manter o preço P_s mais elevado que o preço de equilíbrio P_0 , o governo restringe a oferta Q_1 ao impor a produção de quotas, no caso as licenças de táxi. O lucro adicional obtido pela indústria dos táxis refere-se a $B+C+D$. O custo do governo é, pelo menos, $B+C+D$.

Figura 5: Restrição do número de táxis



Fonte: Pindyck (2010)

A regulação dos preços faz com que as tarifas de táxi sejam indevidamente induzidas pelo motorista de táxi para atrasar a viagem (ou tomar um caminho tortuoso) ou dirigir indevidamente rápido (talvez excedendo o limite de velocidade) (ABELSON, 2009).

O motorista tem um incentivo para prolongar a jornada quando possível. O que pode ajudar a controlar estes comportamentos seriam os controles regulatórios (como a exigência de que o condutor deve tomar o caminho mais curto ou o caminho acordado com o cliente). Mesmo que o motorista de táxi esteja agindo contra os seus incentivos naturais próprios, a solução, segundo Abelson (2009), seria compensar estes efeitos indesejáveis com tarifas reguladas que façam com que os motoristas sejam indiferentes entre viagens diferentes. A regulamentação asseguraria o fornecimento adequado de táxis em todas as áreas em todos os momentos.

Além das quotas de produção, o incentivo regulatório, a ausência de informações por parte do consumidor, as redes de rádio táxi e presença de economias de escala também estão

presentes na indústria. Uma falha de mercado ocorre quando os mecanismos de mercado não regulados pelo estado e deixados livremente ao seu próprio funcionamento originam resultados econômicos não eficientes ou indesejáveis ao ponto de vista social (PINDYCK, 2010). Há duas situações importantes nas quais pode ocorrer uma falha de mercado: externalidades e ausência de informações.

As falhas que atuam nessa indústria são provocadas pelas imperfeições do mercado, nomeadamente informação incompleta dos agentes econômicos, custos de transações elevadas, existência de exterioridades e ocorrência de estruturas de mercado do tipo concorrência imperfeita.

Esse mercado possui duas principais externalidades negativas: o congestionamento do tráfego e a poluição do ar. Essas externalidades não estão incluídas na tarifa do táxi. O preço de uma corrida de táxi cobre apenas o custo privado, enquanto o custo social por viagem, que inclui as externalidades (poluição e aumento do tráfego), se fosse cobrado necessariamente excederia o preço de mercado. A solução a essas externalidades seria o aumento do preço e a redução do número de táxis, e o ideal seria eliminar o uso de táxis e fazer com que se desloquem a algum lugar próximo (AUSTRÁLIA, 1999).

A informação incompleta está presente na indústria de táxi, mas principalmente nos segmentos bandeirada e ponto de táxi (KANG, 1998), pois os passageiros não têm informação prévia sobre as características e a qualidade dos serviços. As operadoras de radiotáxi têm melhores condições para minimizar essas falhas de mercado por se beneficiarem de três fatores: economias de densidade; economias de escala; e divulgação dos seus serviços por meio de comerciais, conforme (DIAS, 2007).

Segundo Dias (2007) a publicidade reduz significativamente a assimetria de informação e permite fazer pacotes promocionais. Os pacotes promocionais podem incluir redução tarifária quando a tarifa não for fixada pelo Poder Público.

Tratando-se ainda da informação incompleta dos agentes econômicos, nesta indústria os motoristas podem decidir exatamente quantas horas desejam trabalhar por dia. Enquadram-se na classificação mencionada por Pindick (2010) “Trabalhadores remunerados por produção”. A forma de trabalho dos motoristas é considerada intensivo elevada devido à alta proporção de trabalho na operação, pois o custo do trabalho geralmente excede mais de 50% dos custos totais de funcionamento (TONER, 1996). Valendo-se dessa informação, o taxista pode alocar de forma ótima o seu tempo de trabalho, mas o consumidor não tem a informação de quantas horas trabalhou ou se ele está com sua eficiência prejudicada.

As economias de escala estão inseridas nas redes de rádio táxi. As maiores redes têm mais veículos disponíveis e são capazes de oferecer tempos de espera curtos, em média. Ao mesmo tempo, uma vez que clientes são atraídos para chamar uma rede que oferece os tempos de espera mais curtos, as redes maiores são suscetíveis a ter mais clientes, atraindo assim mais táxis para se juntar a sua rede.

Ao contrário da indústria competitiva, o monopólio e oligopólio, respectivamente, configuram-se na situação em que uma firma ou um conjunto de firmas tem o controle exclusivo de um dado mercado. Os táxis podem ter o poder de monopólio nas pequenas cidades e áreas onde não há substitutos adequados, tais como ônibus ou sistema ferroviário (BEESLEY, 1979).

O Oligopólio pode ocorrer em duas situações (KANG, 1998): a) em pequenas cidades e zonas rurais: quando não há a prestação adequada dos serviços substitutos, tais como ônibus e metrô; e b) supervalorização da licença: quando o mercado é fechado.

Isto pode ser apoiado pela existência de ágio na licença de táxi nas cidades onde a regulamentação de entrada é executada. O poder de monopólio pode ser um obstáculo potencial ao acesso com má alocação potencialmente significativa de recursos. Considerando que, em áreas urbanas e grandes cidades a possibilidade de entrada *hit-and-run* pode conter as firmas estabelecidas de exercer o seu poder de mercado.

A empresa monopolisticamente competitiva opera com excesso de capacidade. O nível de produção é menor que o nível capaz de minimizar seu custo médio. A entrada de novas empresas faz com que os lucros da empresa caiam a zero tanto nos mercados perfeitamente competitivos quanto nos mercados monopolisticamente competitivos. O excesso de capacidade é ineficiente porque os custos médios poderiam ser menores caso houvesse menos empresas atuando. Ao contrário do que ocorre na competição perfeita, com a competição monopolística, o preço de equilíbrio é mais alto do que o custo marginal. Isso significa que o valor atribuído pelos consumidores a unidades adicionais do produto é maior do que o custo de produção das mesmas unidades.

O monopólio é uma estrutura marcada pela existência de barreiras a entrada. Toner (1996) foca na atribuição de direitos de monopólio e identifica três grandes grupos de regulamentação relativos à barreiras de entrada na indústria do táxi: a) barreiras diretas à entrada; b) barreiras indiretas à entrada; c) tarifa regulamentada.

O poder de mercado estimula os táxis stands a cobrarem preços maiores que os competitivos. A Cootaero, Cooperativa de Táxi do Aeroporto de Porto Alegre, cobra mais de 50% ao preço de seu serviço, se comparado do preço de um táxi normal, isto é, o

deslocamento do Aeroporto até a Rodoviária pelo taxímetro representa R\$ 20,00, mas se o pagamento for feito no stand da Cootaero, o mesmo trajeto custa R\$35,00. Neste caso os condutores de táxis estão em uma posição de preço discriminatória e extraem tarifas elevadas de usuários que enfrentam um custo alto para encontrar outro táxi ou de usuários fora da cidade. A base da discriminação de preço é estabelecer preços diferentes a clientes diferentes. É uma forma de capturar o excedente do consumidor e transferi-lo para o produtor. Essa prática torna o serviço mais lucrativo no aeroporto e como não há espaço para concorrência de qualidade, a Cooperativa, dividindo os consumidores em grupos formados por turistas e pessoas que desconhecem a utilização do serviço sem intermediação, aproveita-se de um poder de monopólio e pratica discriminação preços de terceiro grau.

As barreiras diretas à entrada estão relacionadas a restrições quantitativas à do lado da oferta do mercado e qualitativas, isto é, exigências impostas aos operadores autorizados no mercado. As quantitativas envolvem diretamente um limite para a prestação de serviços, enquanto que as qualitativas introduzem um "custo de entrada" para o operador do táxi. Novos operadores devem satisfazer os requisitos de qualidade antes de enfrentar as restrições de quantidade. Os regulamentos quantitativos envolvem algum grau de controle do número de táxis nas ruas. O grau de regulação é contínuo, variando de mercados totalmente fechado sem novos operadores autorizados, aos mercados sem quaisquer restrições quanto ao número de operadores ou táxis. A regulação é normalmente atingida por algum tipo de regime de licenciamento e os critérios utilizados para a emissão de licenças são cruciais na determinação ao acesso do mercado. A regulação muito flexível ou negligente de acesso ao mercado está muito perto da abertura de entrada. A regulação quantitativa tem sido amplamente utilizada na indústria de táxi, pois reduz a ameaça da concorrência para os operadores, podendo criar um valor de escassez, que em Porto Alegre é negociado através do ágio nos contratos de arrendamento, como já foi mencionado. Em outros casos, as licenças são emitidas pelas autoridades com base em determinados critérios, tais como antiguidade, por um sorteio, concurso ou licitação.

A figura 6 apresenta um breve resumo dos regulamentos da quantidade do número de taxi operadores em alguns países e cidades europeias. A tabela também indica que alguns países delegaram a decisão sobre a abordagem regulatória às autoridades locais.

As barreiras indiretas à entrada estão relacionadas a outros requisitos aos operadores do mercado. Essas exigências impostas estão relacionadas ao custo de entrada. Os requisitos ao taxista são a barreira mais comum indireta à entrada. Normalmente, algumas qualificações para dirigir um táxi são obrigatórias. Quando qualificado para acessar a condução de táxi

profissão, a pessoa recebe uma carteira de motorista de táxi ou equivalente. Em muitos casos exigências profissionais (conhecimentos área, etc) e as exigências médicas são impostas e adequação considerado (registro criminal ou outro) antes de uma carteira de motorista de táxi seja concedida. Muitos requisitos são rigorosos e podem impedir os operadores de expandir seus negócios, assim, indiretamente, regulando o abastecimento. Em alguns casos, os requisitos de condutor de táxi também funcionam como exigências de qualidade para os operadores.

Os padrões de qualidade de acesso à profissão de operadores de táxi são requisitos qualitativos que todos os operadores devem cumprir para obter a permissão para exercer a profissão de operador de táxi. Os requisitos pertinentes ao taxista são a barreira mais comum à entrada. Normalmente, algumas qualificações para dirigir um táxi são obrigatórias. Quando qualificado para acessar a condução de táxi como profissional, a pessoa recebe uma carteira de motorista de táxi ou equivalente. Em muitos casos exigências profissionais (conhecimentos área etc) e as exigências médicas são impostas e são considerados registros criminais ou outros antes que uma carteira de motorista de táxi seja concedida. Muitos requisitos são rigorosos e podem impedir os operadores de expandir seus negócios.

As decisões políticas da União Européia para liberalizar a economia se baseiam na adoção de algumas diretivas com o objetivo de substituir o controle quantitativo com controle qualitativo. As diretivas estabelecem requisitos relativos à competência profissional, necessidades financeiras e as exigências em relação à reputação dos operadores. As diretivas ainda não se aplicam à indústria de táxi, mas alguns países, no entanto, os incorporou para a indústria de táxi. Os padrões de qualidade mais frequentemente utilizados são os seguintes:

- a) Verificação de antecedentes criminais: É importante estabelecer requisitos em relação registros criminosos dos operadores;
- b) Exigências em matéria de competência profissional: Estes são importantes para assegurar o profissionalismo dos operadores de táxi. A maioria dos países, em suas exigências relativas à competência profissional, inclui temas como o conhecimento das leis pertinentes, conhecimento de como administrar uma empresa, e conhecimento de contabilidade e economia. Entre os países investigados por Bekken (2005), a maioria também exigiu um teste e prova para o acesso à profissão. A rigorosa seleção em Londres garante que os motoristas conheçam o plano da cidade, que falem inglês corretamente e que dirijam com segurança. Em Nova York, no entanto, muitos motoristas são mal pagos e pouco qualificados (DARBÉRA, 2005);

- c) Requisitos financeiros: Em vários países essas exigências são impostas aos operadores e podem ser muito diferentes, pois vão desde ativos diretos a garantias bancárias e financeiras. As taxas das licenças e os requisitos relativos a ganhos anuais também estão entre esses requisitos. Alguns países têm, adicionalmente, uma "avaliação" da estabilidade econômica dos operadores potenciais. Isto é principalmente relacionada à experiência anterior de gestão de uma empresa e um controle sobre as dívidas públicas anteriores.

3.1 A REGULAÇÃO DAS TARIFAS

A Regulação das Tarifas é o foco quase que exclusivo dos mecanismos de regulação e para isso os países têm escolhido diferentes abordagens, por exemplo, tarifas fixas e livres, ou tarifas máximas e mínimas. Embora nesse mercado há dificuldades na obtenção de informação, essa é um aspecto fundamental para que a concorrência funcione adequadamente. Os consumidores devem ser capazes de avaliar a tarifa com antecedência e usá-la como base para a seleção do serviço. Em alguns segmentos da indústria de táxi este raramente é o caso. É também importante obter uma compreensão mais profunda dos diferentes segmentos de mercado e das diferentes tarifas a serem desenvolvidas, a fim de avaliar os efeitos da regulação tarifa. A análise da WaterHouse (1993) define os tipos de tarifas utilizados pelos governos mundiais:

- a) Tarifas Estabelecidas pelo governo: O governo local estabelece a tarifa e os operadores cobram. A razão desta definição é que o serviço de táxi é de utilidade pública e o público deve ser protegido por um cálculo razoável;
- b) Tarifa Mínima ou Máxima: O governo local estabelece o mínimo e o máximo e o operador efetua a cobrança de qualquer tarifa permissível. A mínima e a máxima tarifa podem ser estabelecidas precisamente pelo regulador ou defendida como uma função média através dos operadores. Essa medida permite uma competição de preço;
- c) Tarifa estabelecida pela indústria: As tarifas são deixadas a critério de cada operador. Geralmente os operadores devem ainda apresentar suas taxas, e o governo pode limitar o número de mudanças da taxa por ano. De todas as medidas estabelecidas pela indústria esta está mais perto da desregulamentação, pois remove o regulador de tomar decisões não somente sobre tarifas, mas também sobre outros fatores que influenciam a especificação de uma tarifa aceitável, como produtividade e lucratividade. Apenas algumas cidades (Oslo, Suécia) já executaram esse tipo de política;

- d) Nível de Serviço: A desregulamentação produz, na maioria dos casos, um imediato grande aumento no número dos táxis, porque novos entrantes tendem a trabalhar em locais bem servidos e, por isso, não produz uma melhora no atendimento do cliente e sim um aumento da oferta em locais que já tinham uma oferta adequada;
- e) Em alguns segmentos desta indústria, a concorrência efetiva com base em tarifas é difícil de se realizar. Em outros segmentos, as tarifas são a principal fonte de concorrência, e ao considerar a regulamentação de tarifa é importante fazer uma distinção entre a estrutura da tarifa e as tarifas individuais. A estrutura tarifária pode ser regulada enquanto que o nível de tarifa pode ser definido livremente.

3.2 MECANISMOS DE ENTRADA NO MERCADO

Define-se para tipos de mecanismos de entrada no mercado em ordem de decréscimo do controle governamental (WATERHOUSE, 1993).

- a) Teto Predeterminado: A cidade limita o número de táxis em operação emitindo um número fixo de permissões se a demanda por serviço exceder o teto, isso é a efetividade da política de entrada. Algumas cidades se concentraram nessa barreira direta à entrada e também permite a negociação de licenças, por exemplo, em Paris, em Nova York, na Irlanda (até 2001);
- b) Razão da população: o número de táxis em operação é estabelecido em função da população. A razão do número de permissões varia com a demanda;
- c) Conveniência e necessidade: novas permissões podem ser emitidas sob certas condições. Há uma vasta gama de critérios nesta categoria, geralmente relevante à demanda e a necessidade de serviço adicional;
- d) Sistema de concessão: Este sistema envolve a transferência e permissões a específicas empresas ou a pessoa física que operem táxis. O efeito pode alcançar desde entradas fechadas a entradas abertas, dependendo do requerimento de novas companhias e a capacidade de existir empresas que cresçam com o número de veículos;
- e) Padrão Mínimo: Os táxis são permitidos a operar tão longo quanto satisfaçam certo número padrão. Esses padrões diferem de conveniência e necessidade e são não relacionados com a demanda. Os padrões podem incluir um ou mais destes fatores: Número mínimo de veículos, capacidade de rádio despacho, serviço 24horas, ou limite de idade do veículo. Essas regulamentações elevam o custo da entrada no mercado;

- f) Entrada Aberta: Sob entrada aberta, a maioria que é dona de um veículo obtém a permissão e provém o serviço. Existem alguns requisitos, como seguro ou ausência de antecedentes criminais, mas esse mecanismo é menos restritivo do que o Padrão Mínimo.

Os últimos dois mecanismos estão mais pertos e associados com a desregulamentação. Esses mecanismos removem o corpo da regulação que vem das decisões em relação a oferta, contando com as forças do mercado para estabelecer o equilíbrio. O Padrão Mínimo, entretanto, pode ser usado para influenciar o tipo de novos entrantes no mercado e assim a qualidade e estabilidade do serviço.

Normalmente, existem determinados critérios para a emissão das licenças. Em alguns casos, os critérios objetivos para decidir o número de táxis licenciados são usados. Esta pode ser uma proporção da população ou outra medida similar. Os critérios objetivos para a emissão de licenças não parecem ser comuns na Europa (BEKKEN, 2005).

Os critérios subjetivos são os critérios mais comuns para a emissão de novas licenças. Em tais casos, uma autoridade avalia a necessidade de um aumento ou diminuição no número de licenças. Muitas vezes, estes critérios estão relacionados a termos como necessidade pública, o excesso de demanda, os lucros em excesso do motorista e outras razões sociais. As diferenças reais existentes entre os critérios objetivos e subjetivos, no entanto, podem ser pequeno.

3.3 PANORAMA INTERNACIONAL

A indústria do táxi é fortemente regulada, principalmente por governos locais. Conforme a figura 7 podemos verificar que dentre os 16 países observados, 31% deles não possuem regulação local, incluindo a Austrália, a qual a regulação é toda a nível regional. Por outro lado, 63% dos países possuem regulação a nível nacional. No Brasil, como já foi mencionado, as autoridades nacionais atuam formulando leis, mas é o município que as regula através das leis municipais. No Reino Unido, 95% das autoridades locais regulam tarifa, enquanto 45% delas restringem o número de veículos em operação (OFT, 2003b apud DIAS, 2007). A Holanda e a Suécia são os únicos países da análise que a atuação é somente nacional. Os EUA, Canadá e Japão distribuem essa competência somente para o governo local.

Figura 6: Distribuição das competências regulatórias por nível de governo

Nível de Governo	País															
	Alemanha	Austrália	Bélgica	Brasil	Canadá	Coreia do Sul	Dinamarca	EUA	França	Holanda	Inglaterra	Irlanda	Japão	Noruega	Nova Zelândia	Suécia
Local	●		●	●	●	●	●	●	●		●	●	●			
Regional	●	●					●				●			●	●	
Nacional			●	●		●	●		●	●		●		●	●	●

Fonte: (DIAS, 2007)

Baer (2009) já afirmara que no Brasil há um sistema de empresas, sindicatos e governo que controla o mercado. Devido às pressões dos Sindicatos da Categoria, a presidente Dilma, após negar duas vezes as reivindicações, aprovou as transferências de concessões em novembro de 2013 mediante a Medida Provisória nº 615, a qual permite a transferência hereditária da concessão do serviço de táxi e também a transferência da concessão a terceiros (SINDICATO DOS TAXISTAS DE PORTO ALEGRE, 2013).

A Medida Provisória brasileira de nº 615 do ano de 2014 estabelece que a autorização dos serviços dependerá da autorização do poder local e os requisitos serão estabelecidos em lei (SINDICATO DOS TAXISTAS DE PORTO ALEGRE, 2013).

Após a regulamentação das prefeituras, as famílias passarão a herdar a licença da concessão em caso de morte do permissionário valendo-se do tempo restante da outorga da permissão e os permissionários poderão transferir as placas a terceiros. Embora a transferência esteja legalmente permitida via poder federal, a venda não está. Essa medida fere os princípios constitucionais, pois vai contra a concorrência para a concessão dos serviços públicos, uma vez que as autorizações são um bem público e só podem ser vendidas por meio de licitação, além de criar um direito perpétuo e de herança. Além disso, a legislação atual do município não permite que uma empresa tenha a permissão de alugar 1% da frota de taxi, conforme a lei 14.499/04.

Para fins de outorga de permissão a pessoas jurídicas, deverá ser observado que estas não poderão representar mais do que 10% (dez por cento) dos permissionários do Município.

Parágrafo único. Uma única pessoa jurídica permissionária não poderá possuir mais do que 1% (um por cento) do total dos veículos componentes da frota de táxi do Município (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 2004).

Baseando-se nesse cálculo, não é permitido uma pessoa jurídica ter mais do que trinta táxis sob a sua administração. Aqui temos, portanto, uma grande barreira a pessoas jurídicas

que queiram expandir a sua frota. Essa é uma forma simples que o Estado impõe à sociedade de restrição à liberdade. Logo, as organizações estabelecidas não podem ter mais que o número de 30 táxis. As restrições à liberdade de mercado inevitavelmente afetam a liberdade geral. Vivemos numa sociedade interdependente e o que o mercado necessita é eliminar o número de restrições e não aumentá-las. Segundo Friedman (1980, p. 76).

Não temos liberdade de fundar um banco, iniciar um negócio de táxis ou entrar no ramo de fornecimento do serviço de eletricidade ou telefone (...) sem primeiro receber a devida permissão de um funcionário do governo.

Sen (2000, p. 39) também atribui importância à liberdade de troca e transação sem impedimentos. “A liberdade é determinante principal da iniciativa individual e da eficácia social [...]”. As restrições arbitrárias ao mecanismo de mercado podem levar a uma redução de liberdades devido aos efeitos consequenciais favoráveis que os mercados oferecem e sustentam, os quais podem resultar em privações. O êxito de uma sociedade, portanto, é avaliado pelas liberdades que os seus membros desfrutam.

Em Bekken (2005), 13 Cidades europeias foram agrupadas em quatro grupos com base no rigor dos regulamentos ao acesso ao mercado e os padrões de qualidade, respectivamente, como resumido na figura 8. Muitos países retiraram suas barreiras à entrada como podemos visualizar. A Irlanda retirou todas as barreiras a entrada, deixando o mercado livre para qualquer pessoa física ou jurídica que queira investir e operar no serviço. A Irlanda manteve a baixa flexibilização na fixação das tarifas.

A Noruega (Oslo), Suécia e Nova Zelândia liberaram as suas tarifas, portanto, permitindo que o consumidor e que o operador ou motorista tenha a liberdade de proporcionar tarifas mais baixas ou mais altas ao cliente, e esses de barganhá-las.

Na Europa, as cidades de Bruxelas, Madrid e Paris possuem o acesso ao mercado sem restrições de quantidade e também a tarifação branda. Já as cidades de Estocolmo, Viena, Berlin, Londres e Budapeste, possuem restrição à quantidade de veículos e também são severas enquanto os seus padrões de qualidade.

De maneira geral, nas localidades mencionadas nessa tabela, podemos ver uma maior flexibilização nas barreiras de entrada.

Figura 7: Níveis de barreiras diretas à entrada no mercado europeu de táxi

Acesso ao mercado	Padrões de qualidade dos operadores	
	Severo	Brando
Sem restrições de quantidade	Oslo Helsinque	Bruxelas Madri Paris
Com restrições de quantidade	Estocolmo Viena Berlim Londres Budapeste	Dublin Amsterdã Genebra

Fonte: Bekken (2005)

As barreiras indiretas à entrada estão relacionadas com outras características do mercado. Essas exigências impostas à indústria infligem sobre o custo de entrada.

Podemos verificar na figura 9 que as formas de regulação tarifária na indústria de táxi pode ser livre, fixa, máxima e fixa, e máxima. Os países como Noruega, Nova Zelândia e Suécia utilizam tarifas livres. A Alemanha, Áustria, Coreia do Sul, Inglaterra (Londres) e Japão utilizam a tarifa fixa. A Austrália, Brasil, Canadá, EUA, Irlanda e Inglaterra utilizam a tarifa máxima e fixa. A tarifa máxima é utilizada pela Bélgica, Finlândia, França, Holanda, Hungria (Budapeste), Noruega e Suíça (Genebra).

Figura 8: Formas de regulação tarifária na indústria de táxi

Tarifa	País (cidade)
Livre	Noruega (nas grandes cidades), Nova Zelândia e Suécia
Fixa	Alemanha, Áustria, Coreia do Sul, Inglaterra (Londres) e Japão
Máxima e Fixa	Austrália, Brasil, Canadá, EUA, Irlanda e Inglaterra
Máxima	Bélgica, Finlândia, França, Holanda, Hungria (Budapeste), Noruega e Suíça (Genebra)

Fonte: Dias (2007)

Em relação aos tipos de mecanismos de entrada no mercado em ordem de decréscimo do controle governamental, algo perto de um fixo sistema de teto é encontrado em Paris. A situação em Dublin antes da desregulamentação, em 2000, também foi um com um sistema de teto fixo. Fingleton, Evans e Hogan (1998) relataram que, entre 1978 e 1998, o número de licenças em Dublin aumentou apenas uma vez, em 7,6% em 1992. Em Bruxelas um limite predeterminado existe também, apesar de expansão ser possível para certas categorias de veículos que prestam serviços para pessoas com deficiência e pensionistas, bem como veículos ecológicos. Fora da Europa, o exemplo mais citado desse teto predeterminado é o sistema de medalha de Nova York. Mesmo que não tenha tetos fixos sobre o número de

táxi, isso não significa que os certificados sejam emitidos sempre que alguém tem os requisitos necessários.

3.4 PANORAMA BRASILEIRO

Conforme a figura 10, podemos verificar a capital, a barreira a entrada, o tipo de tarifa e a porcentagem da bandeira 2, as categorias de serviço que se diferenciam conforme a qualidade do serviço, e a quantidade de veículos conforme o número de habitantes. A bandeira 2 justifica-se para remunerar o condutor em seu trabalho noturno ou de fim de semana ou feriado. É recomendado por Dias (2007) que seja adotado o índice de 20% de acréscimo sobre a bandeira 1. Contudo, somente as cidades de Belo Horizonte, Porto Alegre, Rio de Janeiro e Vitória limitaram-se a autorizar esse índice na tarifação de bandeira 2. As outras 75% das capitais pesquisadas utilizam-se de índices maiores, chegando ao acréscimo de 50%, como ocorre em Brasília e Fortaleza. Abaixo podemos visualizar a porcentagem utilizada por cada cidade analisada.

Figura 9: Panorama geral dos serviços de táxi no Brasil

Característica Capital	Barreira à entrada	Tipo de tarifa/ Bandeira 2	Categorias de serviço	Frota de táxi (por 100 mil hab.) ¹
Belo Horizonte	Permissão	Fixa / 20%	Única	250
Brasília	Permissão	Máxima / 50%	Única	137
Curitiba	Permissão	Fixa / 30%	Única	690
Florianópolis	Permissão	Fixa / 30%	Convencional Executivo Especial	75
Fortaleza	Permissão	Fixa / 50% Por zona	Moto-táxi Comum Especial Aeroporto	168
Goiânia	Permissão	Fixa / 27% (sem bandeira 2)	Única	112
João Pessoa	Permissão	Fixa / 40% Por zona Tabela	Única	214
Manaus	Permissão	Fixa / 35% Tabela	Convencional Especial	230
Natal	Permissão	Fixa / 40%	Convencional Ambulância	127
Porto Alegre	Permissão	Fixa / 20%	Comum Táxi-mirim Perua-Radiotáxi	285
Recife	Permissão	Fixa / 24%	Comum Especial Hotel Especial Aeroporto	409
Rio Branco	Permissão	Fixa / 47%	Convencional Turismo Especial Moto-táxi Táxi-lotação	350
Rio de Janeiro	Permissão	Fixa / 20% Especiais	Convencional Especial	312
Salvador	Permissão	Fixa / 40%	Única	258
São Paulo	Alvará (quantidade fixa)	Fixa / 30%	Comum Especial Luxo	327
Vitória	Permissão	Fixa / 20%	Comum Especial	65

Fonte: Dias (2007)

Na figura 11 podemos verificar como a proporção da razão da população é efetivada no Brasil, conforme Dias (2007) avaliou a grosso modo o dimensionamento efetivo da frota de táxi nas capitais brasileiras valendo-se de informações de Vitória – ES, ou seja, as informações da prefeitura desse município valem para todas as cidades brasileiras.

Figura 10: População por número máximo de táxis

População do Município (x 1.000 habitantes) ¹	Número Máximo de Táxis (por 100 mil habitantes) ^{1 e 2}
De 50 a 100	60
De 100 a 200	100
De 200 a 400	200
De 400 a 700	260
De 700 a 1.000	300
De 1.000 a 1.500	350
De 1.500 a 2.500	400
De 2.500 a 4.000	450
Acima de 4.000	500

Fonte: Dias (2007)

No Brasil temos que alguns municípios se diferenciam conforme o tipo de permissão, podendo ser transferível ou intransferível como podemos verificar abaixo na tabela.

Figura 11: Tipo de Autorização por município

Tipo de Autorização	Municípios
Permissão transferível sem restrição	Brasília, Florianópolis, Fortaleza, Goiânia, João Pessoa, Natal
Permissão transferível com restrição	Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Rio Branco, Rio de Janeiro
Permissão intransferível	Manaus, Recife, Salvador, Vitória
Alvará transferível (quantidade fixa)	São Paulo

Fonte: Dias (2007)

3.5 CONCLUSÃO 2

Portanto, no mercado táxi, o governo faz com que o preço do serviço aumente por meio da redução de oferta com as quotas de produção. As imperfeições oriundas da regulamentação, além de causar má alocação de recursos afetam a distribuição de renda. Além disso, podemos concluir que a regulação dos preços, que faz com que as tarifas de táxi sejam indevidamente induzidas pelo motorista de táxi para atrasar a viagem ou dirigir indevidamente rápido.

O oligopólio pode ocorrer em duas situações, como mencionado, em pequenas cidades e zonas rurais, uma vez que não há a prestação adequada dos serviços substitutos e supervalorização da licença, que pode ser acompanhado de ágio e contratos ilegais. O poder de monopólio pode ser um obstáculo potencial ao acesso com má alocação potencialmente significativa de recursos. A introdução da competição empresarial no quadro de regulação

poderia ser uma estratégia que promoveria a qualidade e a eficiência operacional com apropriação social dos ganhos decorrentes, e essa competição pode ocorrer com a desregulamentação dos serviços.

4 EXPERIÊNCIAS COM A REGULAMENTAÇÃO

Na maioria das cidades dos Estados Unidos a indústria do táxi foi levada sob regulamentação municipal ou estadual, durante o final de 1920 ou 1930 (TEAL; BERGLUND, 1987). As condições extremamente competitivas oriundas da Grande Depressão foram resultado do baixo custo da entrada na indústria do táxi nos momentos em que outros trabalhos eram difíceis de encontrar. Durante os anos 1970 e 1980, nos EUA, as cidades de Washington, Indianápolis e Minneápolis, desregulamentaram o sistema. Serão analisadas algumas as experiências que ocorreram Estados Unidos conforme (FEDERAL TRADE COMMISSION, 2007).

4.1 WASHINGTON

Em Seattle, Washington a cidade abriu a livre entrada e permitiu que as tarifas pudessem ser fixadas por cada empresa em 1979. O efeito das mudanças das tarifas foi objeto de debate. Obteve-se uma redução líquida de 5% das tarifas e também queda das tarifas de rádio-despacho. Um efeito que não está em discussão é o aumento no serviço no aeroporto devido ao influxo de táxis adicionais. Isso levou a um maior número de linhas de táxis e à discórdia entre os taxistas. Em resposta a este problema, o aeroporto impôs tarifas máximas e entrada adicional posteriormente anulada. Ainda mais tarde, os órgãos administrativos da cidade mudaram para um sistema de franquia exclusiva para o aeroporto, que continuou depois de 2007. Embora uma pesquisa de 1980 os moradores e visitantes indicaram uma avaliação positiva do serviço de táxi em Seattle imediatamente após a desregulamentação, Seattle e em torno de King County impôs uma moratória em novas licenças e tarifas fixas. Fundada em 1984, em grande parte para evitar a variação que ocorreu em tarifas flexíveis e de evitar os problemas acima mencionados como aeroportos e filas. Doze anos depois, em 1996 outro relatório indicou insatisfação com a indústria de táxi entre os vários grupos, especialmente da hospitalidade no setor (hotéis, convenções, turismo, etc). As queixas centradas no grupo de taxistas independentes (não de frota) que supostamente prestavam mau serviço e eram difíceis de serem responsabilizados por isso. Em 1997, a cidade e os órgãos responsáveis introduziram uma ampla gama de novos regulamentos de testes com motoristas e a cidade exigiu que todos os táxis aderissem a uma associação licenciada de 15 ou mais táxis. Para induzir o monitoramento de taxistas individuais, cada associação estaria sujeita a um sistema de sanções por violações dos seus motoristas. A partir de 2007, Seattle passa a

licenciar e vender \$ 175.000 cada taxi. A cidade e recentemente declarou quaisquer novas licenças de táxi para serem intransferíveis.

4.2 INDIANÁPOLIS

O segundo exemplo é Indianapolis, Indiana (1994). Em Julho de 1994 a cidade, sob uma nova administração, iniciou uma operação de desregulamentação da indústria do táxi. A administração indicou que a desregulação foi um sucesso, apontando para aumento do número de táxis e do número de empresas de táxi, a duplicação de táxis ativos, reduções tarifárias (novos entrantes cortaram em 7 a 10% o preço), melhoria dos serviços, redução de reclamações de clientes, bem como a concessão de uma nova licença. Os órgãos responsáveis pelas queixas dos usuários apontaram que durante todo o período indicado o número de queixas dos consumidores subiu imediatamente após a desregulamentação, mas que os níveis de reclamação depois caíram abaixo dos durante o período de forte regulamentação. As reclamações foram sobre as tarifas, ao invés da qualidade de serviço.

4.3 MINNEAPOLIS

Outro exemplo é Minneapolis, que em meados de 2006, a cidade cuja entrada no mercado táxi era restrita e as tarifas fixas, com o valor de uma licença no valor de U\$ 25.000 abriu o seu mercado. Em outubro de 2006, o Conselho Municipal de Minneapolis removeu a regulação e permitiu que 45 novas licenças de táxis intransferíveis fossem adicionadas ao estoque de 343 licenças por ano, (até 1º de janeiro de 2011, quando os limites de licenças seriam totalmente removidos). Ao mesmo tempo em que a cidade estava iniciando com novas regulamentações, ocorreu o desapontamento dos proprietários de licenças, que entenderam que a remoção das restrições reduziria o valor das licenças. A consequência foi um processo contra a cidade em 13 de março de 2007, para bloquear o aumento de novos táxis.

Baseando-se na desregulamentação no Arizona, EUA, a qual trouxe aumentos de 36% na tarifa e concomitantemente menos qualidade ao serviço, os argumentos do artigo tratam de que a emissão de placas extras com tarifas atuais não é a melhor maneira de eliminar o problema, pois seu efeito seria o de reduzir os índices contratados, de aumentar o tempo de espera de táxi e de oferecer pouca melhoria para o consumidor.

O estudo da WaterHouse (1993) analisou a experiência dos últimos dez anos da deregulamentação em 21 cidades da indústria dos Estados Unidos. O propósito da análise era

descrever as mudanças das práticas regulatórias. De acordo com a análise, os efeitos de curto prazo acarretaram na mudança imediata da oferta de táxi, preços e qualidade do serviço em 6 cidades. Em um ano a oferta do serviço aumentou 23% pois a maioria dos independentes e pequenos donos de frota que limitavam sua capacidade em servir o mercado de rádio despacho, então a maioria dos novos ofertantes estava concentrada em boas localidades como aeroportos e táxis stands. Os passageiros que já esperavam pouco tempo pelo serviço, após a desregulamentação esperavam menos ainda. As viagens negadas e o não aparecimento do serviço quando solicitado aumentaram significativamente. Os preços aumentaram em todas as instancias. Paradoxalmente, o afluxo de novos entrantes não evocou a competição típica vivida por outras novas indústrias desregulamentadas. Ocorreu o aparecimento de dois eventos não esperados. O primeiro, os operadores veteranos corrigiram os preços na primeira oportunidade. Segundo, os novos entrantes geralmente cobravam mais do que os antigos. O mercado de stand foi focado pelos operadores porque pela sua natureza de porta-a-porta é difícil que ocorra a comparação de preços com concorrentes. Por essas razões, o estudo mostra que o incentivo da competição faz com que aumentem os preços. A qualidade do serviço diminuiu. Viagens recusadas, queda nas condições dos veículos de idade, agressividade na solicitação de passageiros associada com o aumento da oferta são as características do agravamento da qualidade do serviço seguida da desregulamentação.

Conforme o estudo (WATERHOUSE, 1993), os efeitos de curto prazo da desregulamentação eram menos adversos nas pequenas cidades onde o mercado de táxi stand era insignificante. Essas cidades evitaram a mudança da estrutura da indústria. O aspecto negativo da desregulamentação estava especialmente evidenciado em aeroportos e atrações turísticas. Os efeitos estavam muito associados a cidades que implementaram política de “entrada aberta” que habilitava o afluxo de taxistas independentes não filiados a cooperativas ou empresas.

Em relação à mudança das práticas pós desregulamentação, essas estão limitadas a cidades que tinham implementado um sistema de total desregulamentação, onde o mercado e taxas foram deixados para discrição da indústria. Outras cidades que tinham parcialmente desregulamentado, por exemplo, através dos padrões mínimos para a entrada no mercado ou por um envolvimento governamental tranqüilo nas tarifas – reportaram-se sem mudanças na estrutura da regulamentação.

A análise aponta que nove das treze cidades que desregulamentaram via “entrada aberta” escolheram reverter para um sistema regulado, seja total ou parcial em 1992. Seis cidades retornaram a uma estrutura regulamentada, em que o governo local limitava a entrada

no mercado e estabelecia uma tarifa fixa. As demais cidades implementaram regulamentações para o serviço no aeroporto. Essas 8 cidades eram as maiores e tinham a maior atividade nos aeroportos. Uma outra cidade reverteu para um padrão mínimo de abordagem. Somente 4 das 21 cidades continuaram a empregar o sistema de desregulamentação total. Essas pertenciam ao grupo das menores cidades. Relatando para o tamanho dessas cidades, há uma ausência de mudanças estruturais na indústria que precipitaram a regulamentação das cidades maiores.

Os efeitos de longo prazo estão ligados a performance dos preços das cidades, os quais são similares aos das cidades regulamentadas submetidas anualmente pelo ITLA (BLOOMBERG; YASSKY, 2014). Entre 1985 e 1992 a média da tarifa aumentou 6,5% nas cidades desregulamentadas versus 4,8% em cidades com simples regulamentação. As tarifas em cidades que regularam seus serviços de táxi cresceram somente 2% durante esse período, o que foi uma reação ao aumento das tarifas pós-desregulamentação. Os resultados indicam que a desregulamentação, mais que no curto prazo, tem contribuído para nem maior nem menores taxas conforme a experiência geral da indústria. Outros efeitos de longo prazo são difíceis de discernir, segundo o estudo. A oferta de táxi em cidades desregulamentadas estabilizou depois do crescimento notado no curto prazo. A oferta é menor e mais variável nas cidades regulamentadas. Há muito pouco dados disponíveis para avaliar a evolução da qualidade do serviço. Esse tipo de dados são raramente coletados.

Os comentários da WaterHouse (1993) sobre os efeitos de experiências da desregulamentação nos Estados Unidos indicam que o número de táxis e empresas de táxi subiram e, portanto, as oportunidades de emprego e o número de táxi/horas também. A maior parte dos novos operadores são motoristas individuais que servem mercados taxi-suporte que não necessitam de capacidade de rádio-despacho, o que leva a maiores filas de motoristas nos pontos de taxi, onde tempos de espera para os motoristas sempre foram baixos, conforme pesquisa. Logo que as novas empresas de rádio começaram as operações, por mais que houve pouca inovação do serviço, as tarifas caíram ligeiramente no segmento. No entanto, problemas com a ausência de concorrência de preços ocorreram nos aeroportos e pontos de táxi. As tarifas máximas não são suficientemente reduzidas e a competição não é viável devido às filas. Nos aeroportos visivelmente notou-se uma demanda alta, e que faz com que não se alterem os preços. A oferta pode ser inferior nos horários de grande fluxo.

A desregulamentação e Re-Regulação do táxi, do princípio ao fim de 1983, mostra que 6 as 21 cidades dos EUA que optaram por desregulamentar os serviços de táxi em vários graus, nos últimos 10 anos, reverteram para um sistema totalmente regulamentado e outras 2 cidades regulamentaram os serviços de táxi no aeroporto. As cidades que mantiveram a

estrutura desregulamentada tenderam a ter uma das seguintes características: População relativa menor que as outras cidades; Menos atividade de confiança no aeroporto; Tinham implementado outras medidas que levantaram os obstáculos para a entrada no mercado. Somente 4 das 21 cidades continuaram a empregar um sistema totalmente desregulamentado. Essas pertencem às menores cidades do grupo.

Teal e Berglund (1987) também relataram, a partir de seus estudos, que as taxas de táxi foram elevadas em termos reais após a desregulamentação em todas as cidades investigadas. O relatório constata também que houve tendências para o aumento das taxas mais acentuadas nos mercados taxi stand do que nos mercados rádio táxi. Como a demanda, neste caso, pode ser inelástica, os clientes não prestam muita atenção nas tarifas. Ocorreu também um aumento de recusas do serviço. Para os autores, os consumidores só experimentaram uma melhoria marginal do serviço.

Gaunt e Black (1996) criticam a regulamentação da indústria e apresentam um estudo de estimativa que a perda anual de riqueza em 1993 foi de 20,67 milhões dólares. Mostram que a regulamentação do táxi resultou em uma placa de táxi, na cidade do estudo, com um valor de US \$ 190.000, o que refletiu menos de 228 táxis sob um regime competitivo e um aumento nas tarifas de US \$ 1,47 para uma viagem padrão de oito quilômetros. A sociedade americana perdeu entre 1,48 milhões dólares e 9.550 mil dólares com nenhum grupo beneficiado diretamente. Os autores, dois anos depois, desenvolvem um estudo de caso que estimou uma perda de excedente do consumidor e, de peso morto da sociedade.

4.4 NOVA YORK

Em Nova York, cidade de grande importância turística, para se obter a licença de um táxi é necessário obter um medalhão. Os medalhões são pequenas placas de metal ligadas ao capô de um táxi. São autorizações para pegar passageiros na rua em qualquer lugar em Nova York. Existem dois tipos diferentes de medalhões de táxi, um medalhão independente e um medalhão de mini-frota. Cada um tem seu próprio conjunto de regras e exigências. Um medalhão independente é uma classe de licença de táxi em que o proprietário só pode possuir um medalhão. Os proprietários de medalhões independentes funcionam normalmente como proprietários-pilotos, isto é, possuem o medalhão e o veículo de táxi. A renda para os proprietários de medalhões independentes é derivada das tarifas e gorjetas recebidas de passageiros, menos o custo de possuir e manter um veículo e medalhão. Muitas vezes, esses proprietários-pilotos alugam seus táxis para um segundo piloto para auferir renda adicional.

Um medalhão mini- frota é uma classe de licença de táxi que deve ser detida em grupos de pelo menos dois. Os proprietários dos medalhões mini- frotas possuem vários medalhões e muitos mantêm uma frota de veículos de táxi que são alugados a motoristas por turno. Os rendimentos para os proprietários de frotas são provenientes das taxas de arrendamento menos o custo de operação e manutenção do veículo.

Cada um dos 13.237 medalhões passa por um rigoroso processo de inspeção três vezes por ano. As cabines são equipadas com 18 sensores diferentes, cada uma das quais é revisada em quatro estágios no processo de inspeção. As emissões do veículo são testados usando o sistema de diagnósticos On-Board Diagnostic System2 (ODBII), que é o teste padrão para os veículos a motor no estado de Nova York. Ocorrem outros testes de controle de emissões para garantir que eles estão funcionando corretamente. As características de segurança do carro também são inspecionadas, como as luzes e bloqueios para os cintos de segurança. Inspetores, os freio, os vazamentos e irregularidades.

Conforme (BLOOMBERG; YASSKY, 2014) até meados dos anos 1930, a indústria de táxi de Nova York não tinha regulamentação. Havia um número indeterminado de táxis e não havia um padrão definido para as tarifas que podiam ser cobradas por um motorista. Isso mudou em 1937, com a promulgação da Lei de Haas, que estabeleceu o sistema de medalhão. Originalmente, definiu um limite de 16.900 medalhões de táxi. No entanto, esse número foi reduzido para 11.787 após a Segunda Guerra Mundial. Ele se manteve inalterado até 1996 , quando foi aumentado em 133 medalhões para um total de 11.900. A partir de agora, há 13.437 totais medalhões de táxi em Nova York. A Lei Haas classificou os dois tipos de medalhões em uso hoje: independente e mini- frota.

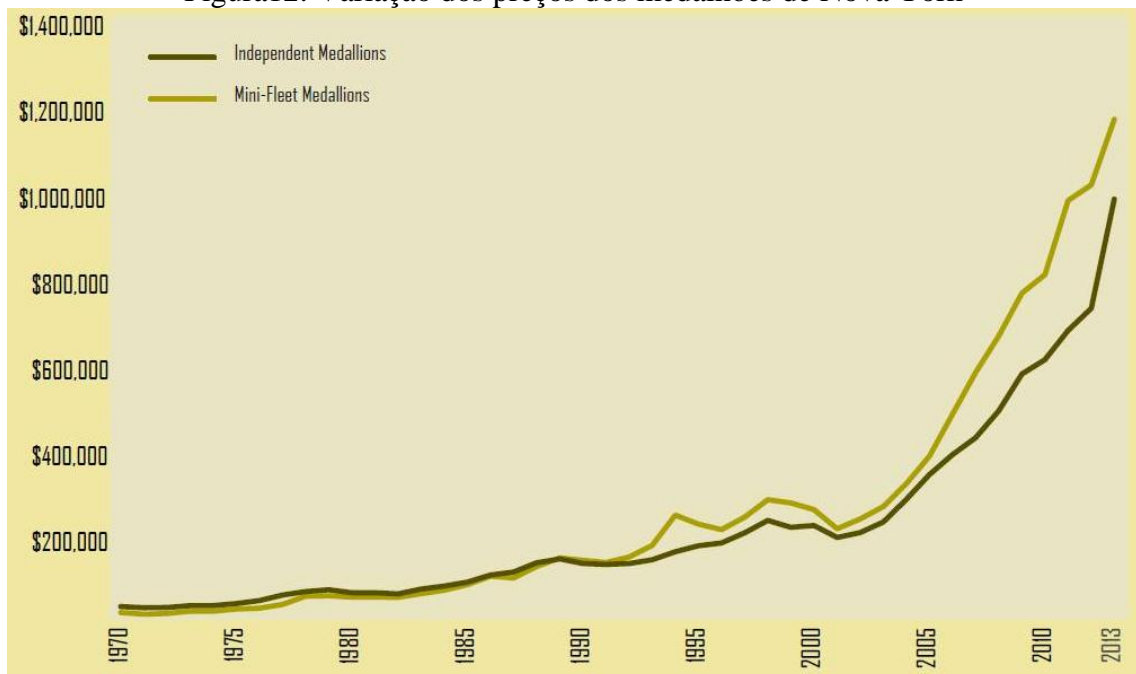
Quem define o preço do medalhão é o mercado. O preço de um medalhão depende de uma série de fatores: As tarifas e gorjetas oriundas do serviço de taxi; A demanda por serviço de táxi; A disponibilidade e o custo do financiamento do medalhão; O Mercado do medalhão; O retorno previsto sobre o investimento para adquirir um medalhão, em comparação com outros investimentos; Custo de operação de um táxi.

Quando os medalhões começaram a ser negociados, após a Segunda Guerra Mundial, sob a Lei de Haas, o preço médio foi de US \$ 2.500. Ele tem crescido exponencialmente desde então. O preço anual de medalhões independentes aumentou 260% entre 2004 e 2012, enquanto o preço médio anual de medalhões mini- frota aumentou 321 % em relação ao mesmo período de tempo. Contabilizando a inflação, os preços aumentaram 214% para medalhões independentes e 265% para medalhões mini- frota.

O valor de um medalhão mini- frota é muito maior do que o valor de um medalhão independente. Em 2013, o preço médio de um medalhão independente (aproximadamente 967.000 dólares) foi cerca de 84 % do preço médio de um mini- medalhão frota (cerca de 1150 mil dólares americanos). Este diferencial de preço pode ser explicado por diferenças nos medalhões, como uma exigência para muitos medalhões independentes que o proprietário deva conduzir o táxi, ou o fato de que medalhões mini- frota muitas vezes são realizadas por grandes empresas de frotas que podem mais facilmente alugar um táxi para dois turnos todos os dias (e, portanto, obter um maior retorno sobre seus investimentos).

Os preços dos Medalhões têm aumentado durante os períodos de vendas, em parte devido aos aumentos de tarifa que os acompanharam. Durante estes períodos de vendas, os preços medalhão independentes aumentaram 22 % em 2004 e 22% em 2005. Os Preços de medalhão mini - frota aumentaram 22% em 2004 e 21% em 2005. Em 2006 os preços do medalhão independentes cresceram 14 %, enquanto os preços medalhão mini- frota subiram 27%. Os preços Medalhão subiram em 2007 cerca de 11 % para o independente e 19% para mini- frota (BLOOMBERG; YASSKY, 2014). Podemos verificar a variação dos preços dos medalhões desde 1970 na figura 12.

Figura12: Variação dos preços dos medalhões de Nova York



Fonte: Bloomberg e Yassky (2014)

Se os potenciais entrantes estão dispostos a pagar pelas licenças é porque esperam recuperar seus investimentos via tarifa. Nesse caso, o oligopólio produz um significativo

acréscimo tarifário para remunerar o investidor em algo que não faz parte dos custos operacionais do serviço em si (DIAS, 2007).

4.5 HOLANDA

Na Holanda, não há restrição quanto ao número de táxis no mercado. As , áreas de operação fundiram-se e foram substituídas pela tarifação fixa local pela tarifação máxima nacional e foram introduzidos novos padrões de qualidade para taxistas e para a operação. O objetivo da política foi fortalecer o papel dos serviços de táxi como serviço complementar aos outros serviços de transporte público e aumentar o seu uso (OFT, 2003b *apud* DIAS, 2007). O resultado da política culminou no aumento do número de táxis no mercado, principalmente nos pontos de táxi das grandes cidades e o domínio das rádio táxis nos demais lugares; as tarifas aumentaram no primeiro ano, mas diminuíram no segundo. A oferta de táxis aumentou nos finais de semana e nas periferias, diminuindo nas zonas rurais. Devido a isto, os operadores autônomos na Holanda se concentraram mais nas áreas urbanas e as empresas expandiram seus negócios nas áreas rurais (OFT, 2003b *apud* DIAS, 2007).

4.6 AUSTRÁLIA

Em toda a Austrália, os mercados de táxis variam significativamente. A cidade de Camberra possui apenas uma empresa que faz esses dois tipos de serviço, de táxi e de rádio táxi. Em Sydney há 12 empresas de táxis e 3 de rádio táxi, mas os operadores de radiotáxi representam 40% do mercado e também têm se tornado fortes concorrentes dos taxistas que operam em pontos de táxi (AUSTRÁLIA, 1999).

No país, 50% das licenças em 1999 eram detidas por proprietários que dirigiam seus próprios táxis e outros 50% por investidores. Na Austrália ocidental, os investidores detinham 60% no mesmo ano. Antes da desregulamentação, os investidores detinham 80% das licenças no território norte.

As negociações de licenças são comuns na Austrália, no entanto no norte o número de licenças não é restringido. Na Tasmania funciona por densidade, isto é, 13 táxis por cada 10.000 habitantes, e o valor da licença era de U\$ 270.000. Em Queensland o número de táxi é 8 por cada 10.000 e a licença era negociada por U\$ 270.000. Na cidade de Victoria, devido às restrições de entrada, os valores de licença estavam na ordem dos U\$ 80.000. Já em New South, o poder público tem leiloado as licenças. Na Austrália do Sul o número de táxis não

possui restrição e as licenças variavam em torno de U\$1.000, portanto, uma concorrência fortíssima.

Com a ausência de restrições de entrada haveria maior número de táxis e num ambiente mais competitivo, as tarifas tenderiam a cair (AUSTRÁLIA, 1999). Portanto, o cálculo da perda está na base de U\$ 75 milhões por ano e também argumenta que quem mais sofre são as famílias de baixa renda.

O estudo (AUSTRÁLIA, 1999) foi incapaz de considerar que as restrições trazem benefícios para a sociedade. O estudo traz uma solução de regulação de tarifa, em que seria especificada a segurança e qualidade do serviço, pois a fraqueza da regulamentação que o estudo traz é a de que os motoristas poderiam explorar os usuários em determinadas situações como quando não há táxi no local, quando a situação meteorológica mostra chuva ou neve, e também em períodos de pico. O estudo apresenta a tarifa máxima como um resultado mais variável e melhor. A remoção das restrições também caiu e trouxe perdas para os donos das placas de U\$ 250.000. Por essa razão é fundamental que ocorra uma assistência ou compensação por parte do Estado. Esse estudo também traz como solução a desregulamentação progressiva como resolução dos problemas. As principais justificativas se originariam sobre direitos de propriedade (valor oriundo do sistema regulamentado). O Estado tem a obrigação de proteger as licenças e por esse direito, seriam pedidos de indenizações numa ordem difícil de avaliar. O tamanho das perdas também é difícil de avaliar.

O governo da Austrália geralmente justifica a regulamentação como primordial para melhorar a segurança e para restringir o aumento das tarifas, uma vez que os usuários não possuem informações disponíveis para avaliar as condições técnicas do veículo, o conhecimento geográfico do condutor do táxi e a limpeza. Então, é aceito pela comissão do país, que o governo desempenhe seu papel legítimo de controle. Logo, devido à assimetria de informações, o regulamento que trata da segurança do consumidor, do motorista e da qualidade do serviço é amplamente aceitável.

Nos locais onde o mercado passou a ser totalmente de livre iniciativa a tarifa diminuiu devido ao grande número de veículos que adentraram ao mercado, chegando a duplicar ou triplicar a oferta, como ocorreu em diversas cidades australianas e norte americanas; todavia, com uma super oferta essas cidades tiveram a qualidade dos serviços reduzida por falta de regulamentação (AUSTRÁLIA, 1999).

4.7 PANORAMA GERAL

A figura 13 apresenta um panorama geral da desregulamentação do mercado nos países como Canadá, Estados Unidos, Holanda, Irlanda, Noruega, Nova Zelândia e Suécia, a qual mostra os objetivos regulatórios, e o que ocorreu após a desregulamentação, focando no acesso ao mercado e a regulação da tarifa e por último os Efeitos da desregulamentação.

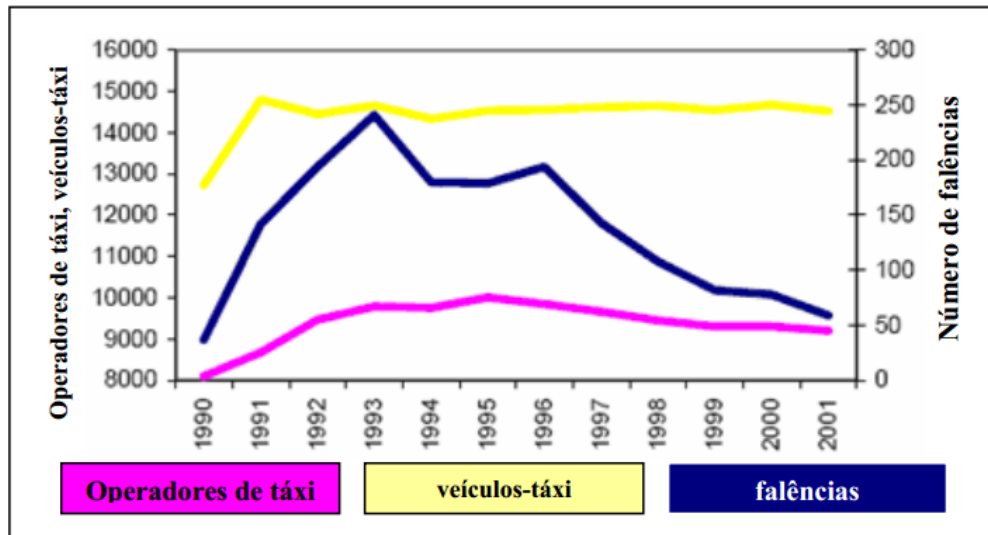
Figura 13: Efeitos da desregulamentação do mercado de táxi

País	Objetivo regulatório	Após a desregulamentação		Efeitos da desregulamentação	
		Acesso ao mercado	Regulação tarifária	Característica do mercado	Quantidade de veículos
Canadá	Melhorar qualidade e segurança	Abordagens variadas	Abordagens variadas	Aumentou a disponibilidade e reduziu a qualidade	Aumentou
Estados Unidos	Base nas vantagens da livre competição; Aumentar oferta e níveis de serviço; reduzir tarifa e burocracia	Remoção do limite de quantidade na maioria das cidades	Removida na maioria das cidades	Segmento bandeirada predominando nas áreas urbanas; Aumento tarifário	Aumentou de 18% a 127%
Holanda	Fortalecer o táxi como complemento a outros transportes públicos; Aumentar o uso do táxi	Remoção do limite de quantidade; unificação das áreas	Máxima (local) para máxima (nacional)	Segmento ponto de táxi domina nas grandes cidades e radiotáxi nas demais	Aumento significativo, começando pelos pontos de táxi
Irlanda	Aumentar a oferta, diminuindo seu desequilíbrio em relação à demanda	Remoção do limite de quantidade; Licença por área	Máxima ou fixa (mantida)	Predominam os segmentos de ponto de táxi e bandeirada; mais operadores independentes	Duplicou
Noruega	Aumentar a competição e a oferta	Fechado com unificação de algumas áreas	Removida em algumas áreas urbanas	Predominância do radiotáxi; Aumento da oferta à noite e fins de semana devido à compensação tarifária	Manteve-se
Nova Zelândia	Reduzir as diferenças entre os táxis e outros transportes (PHV, etc.)	Remoção do limite de quantidade; afiliação à associação	Removida (era fixada pela associação)	Redução do tempo de espera; Radiotáxi se torna mais importante em algumas áreas rurais	Aumento de 160% de 1989 a 2001 com redução nas áreas rurais
Suécia	Reduzir a diferença entre oferta e demanda; aumentar a competição tarifária	Remoção do limite de quantidade; unificação das áreas	Acentuada alguns anos após a desregulamentação	Predominância do radiotáxi; substituição de algumas companhias por autônomos	Aumentou, com redução da eficiência

Fonte: Dias (2007)

Na Suécia, na Nova Zelândia e em algumas cidades norueguesas ocorreu a desregulamentação tarifária e geraram resultados positivos, pois os taxistas se organizaram em cooperativas ou empresas (denominados centros de despacho), pois o tabelamento de preços foi feito por cada centro de despacho e se tornou obrigatório na Suécia e na Nova Zelândia —, aumentando a transparência e a concorrência tarifária. (DIAS, 2007).

Figura 14: Variações no mercado da Suécia



Fonte: Dias (2007)

Na Suécia, especificamente, foram retiradas as restrições de área de operação aos centros de despacho e introduzidos severos requisitos para facilitar o acesso à informação tarifária (OFT, 2003b *apud* DIAS, 2007).

Apresentam-se, na figura 14, as variações do número de operadores, táxis e falências na Suécia. Podemos verificar que houve um aumento no número de táxis, ou seja, na oferta em 1990 até 1991 e depois uma queda em 1992, mas logo se manteve constante esse número. Acompanhando a primeira alta do número de táxis, o aumento dos operadores de 1990 a 1995, sofrendo uma queda até 2001. As falências aumentaram significativamente de 1990 até 1993, tendo queda até 1994, um aumento até 1996 e depois uma queda até 2001.

4.8 CONCLUSÃO

Em Indianápolis, a desregulamentação foi um sucesso com um aumento do número de táxis e reduções tarifárias, melhoria dos serviços e redução de reclamações de clientes. Já em Minneápolis, a desregulamentação desapontou os proprietários de licenças, os quais entenderam que a remoção das restrições reduziria o valor das licenças. A consequência foi

um processo contra a cidade em 13 de março de 2007, para bloquear o aumento de novos táxis. Na Austrália, a remoção das restrições também caiu e trouxe perdas para os donos das placas. Por isso, constata-se que é fundamental uma assistência do Estado.

A pesquisa da PWH, a qual analisou 13 cidades americanas conclui que os efeitos da desregulamentação possuem alcance benigno a adverso, dependendo das condições de mercado. Parece haver pouca evidência que a desregulamentação tenha atingido plenamente os objetivos em que a sua execução foi premissa, embora alguns objetivos foram claramente alcançados, por exemplo, mais táxi, menos regulamentação governamental.

A indústria de táxi de Nova York não tinha regulamentação até 1937, com a promulgação da Lei de Haas, foi estabelecido o sistema de medalhão, o qual quem define o preço é o mercado. Na Holanda, não há restrição quanto ao número de táxis no mercado. As áreas de operação fundiram-se e foram substituídas pela tarifação fixa local pela tarifação máxima nacional e foram introduzidos novos padrões de qualidade para taxistas e para a operação. O resultado da política culminou no aumento do número de táxis no mercado, principalmente nos pontos de táxi das grandes cidades e o domínio das rádio táxis nos demais lugares.

Analisando a desregulamentação em vários países, podemos perceber que houve uma melhora nos serviços na maioria dos transportes. A maioria dos países analisados objetivavam o aumento da oferta do serviço e após a desregulamentação e como resultado a maioria deles alcançou seu objetivo. No setor táxi stand, para amortecer o aumento da oferta ou o aumento das tarifas, uma solução seria uma forte regulamentação nas tarifas, assim como também a fixação da tarifa nos aeroportos para evitar a “pechincha” pelos usuários. Conforme se analisou, a tarifa máxima é um resultado mais variável e melhor.

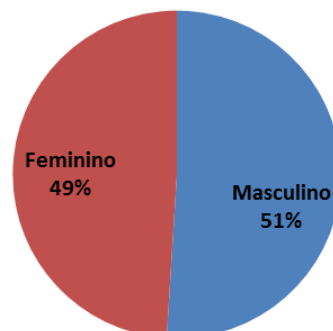
5 PESQUISA COM O USUÁRIO DE TÁXI DA CIDADE DE PORTO ALEGRE

Em virtude da inexistência de dados sobre o perfil do usuário de táxi da cidade de Porto Alegre, assim como a falta de informações do setor e informações desatualizadas, houve a necessidade de realizar uma pesquisa empírica. A pesquisa foi realizada com 360 usuários do táxi de Porto Alegre no mês de setembro e outubro de 2013 e no mês de abril e maio de 2014. As datas das respostas estão concentradas em 23/09/2013, 24/09/2013, 25/09/2013, 26/09/2013, 27/09/2013, 01/10/2013, 02/10/2013, 03/09/2013, 09/10/2013, 23/04/2014, 24/04/2014, 25/04/2014, 26/04/2014, 27/04/2014 e 03/05/2014.

A caracterização dos usuários foi a utilização nos últimos 12 a partir da pesquisa realizada. O meio de coleta foi a *Internet* com o *Google Docs*. A divulgação se deu através das redes sociais com o auxílio de pessoas de forte influência na *Internet*.

O público da pesquisa se caracterizou por 49% ser do sexo feminino e 51% do sexo masculino.

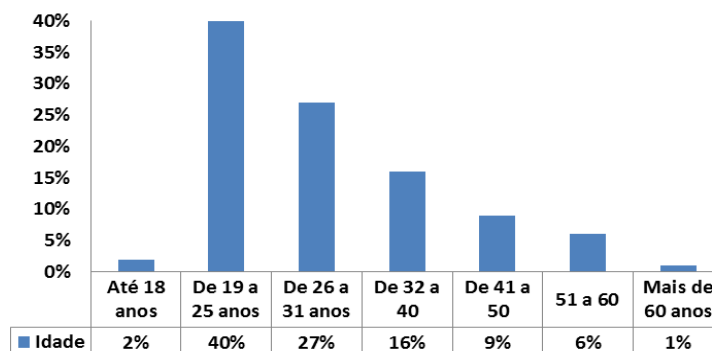
Gráfico 1: Público



Fonte: Produzido pela autora

A faixa etária que predominou foi a de 19 a 25 anos com 40%, a de 26 a 31 anos com 27%, a de 32 a 40 anos com 16%, de 51 a 60 anos com 6%, com mais de 18 anos com 2% e com mais de 60 anos com 1%.

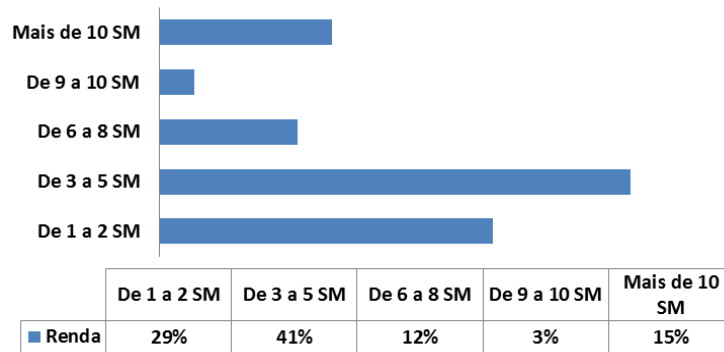
Gráfico 2: Faixa etária



Fonte: Produzido pela autora

A renda média predominante foi de 3 a 5 salários mínimos, representando cerca de R\$3.500,00, contou com 41% dos entrevistados. Em segundo lugar a renda média mais representativa foi a de 1 a 2 salários mínimos. A terceira a de mais de 10 salários mínimos, a quarta contando com 12% foi a de 6 a 8 salários mínimos. A última de 9 a 10 salários mínimos. Portanto, temos bastante representatividade as rendas de 1 a 2 Salários mínimos, a de 3 a 5 e as de 6 em diante.

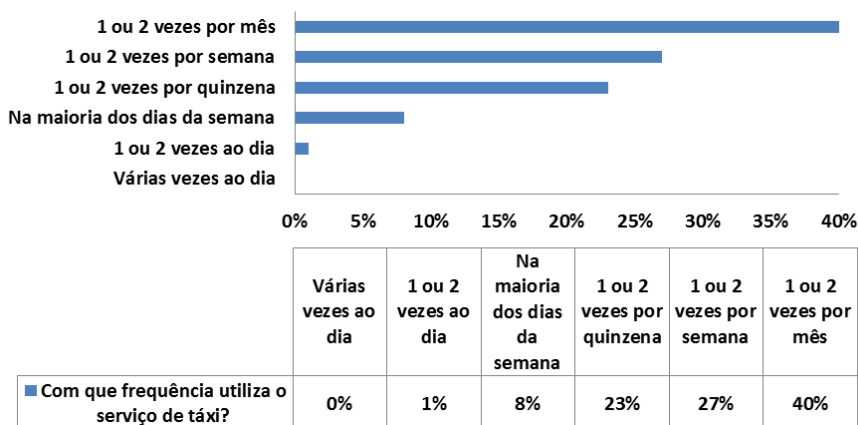
Gráfico 3: Renda



Fonte: Produzido pela autora

A frequência de utilização do serviço foi de 40% uma ou duas vezes por mês. Com 27% uma ou duas vezes por semana, depois uma ou duas vezes por quinzena com 23%. Em quarto lugar, mas não tão significativo 1 ou duas vezes ao dia. E nenhum usuário pesquisado utiliza o serviço várias vezes ao dia.

Gráfico 4: Frequência de utilização do serviço

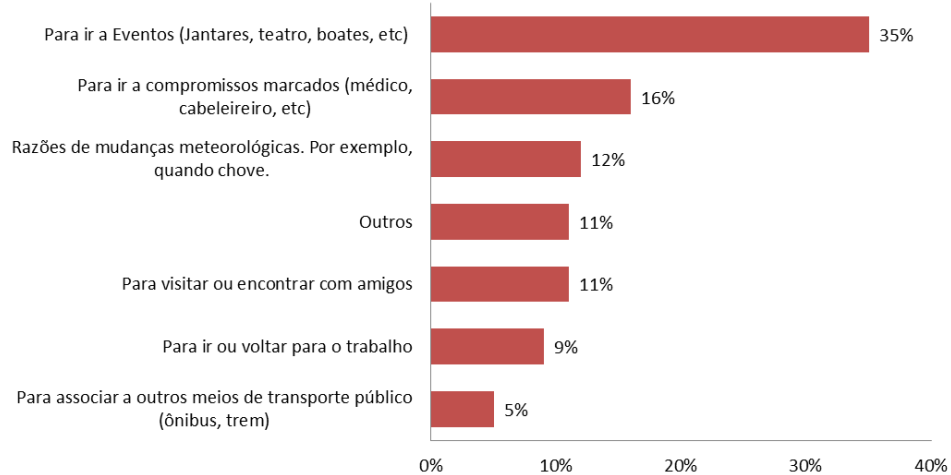


Fonte: Produzido pela autora

As razões para a utilização dos serviços variam com 35% para ir a eventos, 16% para ir a compromissos marcados, 12% utilizam o serviço devido às mudanças meteorológicas. Para visitar amigos representam 11% dos entrevistados, sendo que outros motivos também representam 11%. Desses outros podemos citar para ir ao aeroporto, quando o veículo pessoal estraga, etc. Para ir ou voltar do trabalho representa 9%. A associação a outros meios de

transporte representa 5%. Aqui podemos ver que o táxi é um meio de locomoção que intercala outros, isso deve-se principalmente porque os transportes públicos faltam a locais de difícil acesso.

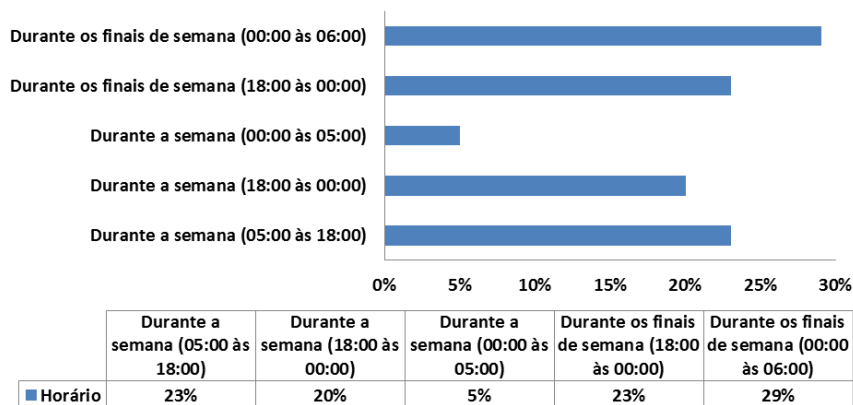
Gráfico 5: Razão para a utilização do serviço



Fonte: Produzido pela autora

Os horários de utilização, em que o público entrevistado mais utiliza são durante os finais de semana da meia noite às 6 da manhã, englobando 29% . Em segundo lugar, também durante aos finais de semana, durante as 18 horas até a meia noite, com 23%. O mesmo número utiliza durante a semana das 5 horas da manhã até as 18 horas, com 23% também. Durante a semana da meia noite até as 5 da manhã muito pouco é utilizado o serviço. Neste espaço de tempo certamente os operadores e motoristas não auferem muita renda.

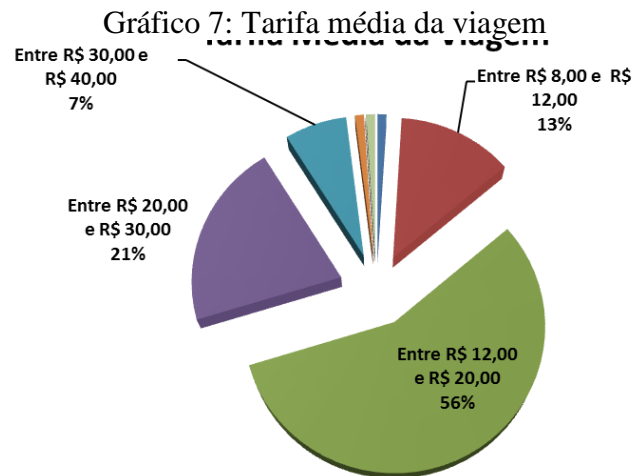
Gráfico 6: Horário de utilização



Fonte: Produzido pela autora

A tarifa média de viagem está entre R\$ 12,00 e R\$ 20,00, contando com 54% do público. Entre R\$20,00 e R\$30,00 com 21%. Entre R\$8,00 e R\$12,00 com 13%. Entre R\$30,00 e R\$40,00 com 7%. Pode ser verificado com a pesquisa através da análise de dados

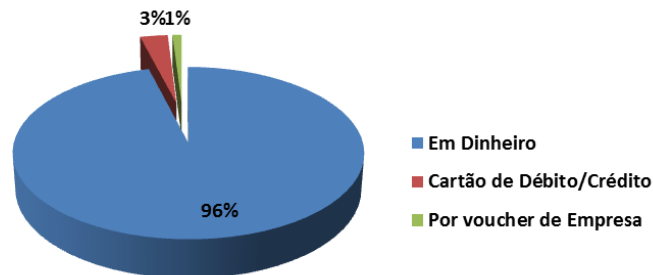
que independente da renda da pessoa, a tarifa média continuava a ser a da média da pesquisa geral.



Fonte: Produzido pela autora

A forma de pagamento é em dinheiro em 96% das transações, em cartão de crédito e débito é de 3% e por voucher de empresa é de 1%. Em relação a quantidade pequena de transações em cartão de crédito é porque há muito pouco táxi em Porto Alegre que utiliza o cartão de crédito. Por exemplo, na cidade NY em 2013, 55% de todas as viagens foram pagas com cartão de crédito e todos os táxis possuem cartão de crédito.

Gráfico 8: Forma de pagamento



Fonte: Produzido pela autora

O acesso ao serviço 24% é por meio dos pontos de táxi, e 24% também é tomando um táxi na rua. Os aplicativos inteligentes estão tomando espaço com 11%. E 3% dos entrevistados chamam um motorista conhecido.

Gráfico 9: Acesso ao serviço



Fonte: Produzido pela autora

A Tele Táxi Cidade é a maior empresa de rádio despacho de Porto Alegre e seu serviço é taxado, por veículo, em aproximadamente R\$470,00 por mês e acrescentado 10% às corridas que forem solicitadas pelos conveniados e pagas por meio de fatura diretamente para a empresa. Nota-se que as economias de escala representam aqui uma barreira à entrada e permitem que empresas de táxi aumentem de forma ineficiente as tarifas de rádio despacho e também aumentem o valor dos contratos de serviços.

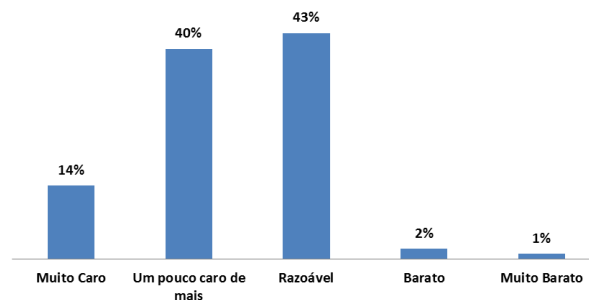
A inclusão maciça do telefone celular no sistema de telefonia facilitou substancialmente o acesso do passageiro às informações de seu interesse e, por outro lado, permitiu instalar sub-redes em que os taxistas oferecem condições peculiares para atraírem passageiros cativos (DIAS, 2007). As economias de escala do lado da procura surgem em outros mercados correspondentes - tais como Internet, Facebook ou Ebay. Pequenos sites que oferecem serviços de táxi, aplicativos para Smartphones como o “Easy Taxi”, “99 táxis”, o “Resolve aí”, entre outros. Esses são utilizados em celulares com internet, que conectam o passageiro ao táxi mais próximo, assim viabilizando uma corrida rápida, prática e segura. Nesse caso o taxista apenas efetua o pagamento de R\$2,00 para o aplicativo. O cliente não precisa efetuar nenhum pagamento ao utilizar o aplicativo. Esse serviço se expandiu rapidamente em todo o Brasil. Embora o mercado esteja se desenvolvendo para uma mudança através de aplicativos pela internet, mas ainda os motoristas por não terem poder sobre essa organização, sob as atuais disposições regulamentares, os táxis acabam por serem obrigados a se filiarem a um provedor de serviço de rede, pois tem problemas para competir sozinhos com grandes redes devido aos custos altos em publicidade, educação do consumidor, e ao resultado final de efeito de rede. Portanto, atualmente, a importância competitiva destes efeitos de rede permanece clara.

Vale ressaltar que há uma grande diferença de preços para o motorista que utiliza o aplicativo para o celular. O futuro do sistema de táxi está bastante claro, principalmente,

porque a competição e a criatividade difundidas pela Internet tornaram o serviço mais seguro e prático, pois o usuário identifica e visualiza em tempo real o percurso do táxi chegando até o seu destino desejado. Nessa plataforma é possível visualizar o cadastro do motorista e inclusive a sua foto. A tendência é que o rádio despacho perca mercado para os aplicativos.

A opinião sobre o custo do serviço é muito importante, pois podemos verificar o quão as pessoas estão satisfeitas com a tarifa. Nesta parte podemos correlacionar com as respostas das pessoas a sua renda. Por exemplo, 49% das pessoas com renda de 1 a 2 salários mínimos acham o custo um pouco caro de mais. Enquanto que as pessoas com renda de 6 a 8 salários mínimos, 48% delas acham o custo razoável. Das pessoas de 3 a 5 salários mínimos 68% acham o custo razoável. Das pessoas que possuem renda de 9 a 10 salários mínimo, 61% considera razoável. A partir de 10 salários mínimos, 56% consideram razoável. Portanto, constata-se que quando a renda da pessoa é mais baixa, o valor do custo do serviço pesa muito mais do que para as pessoas com renda superior.

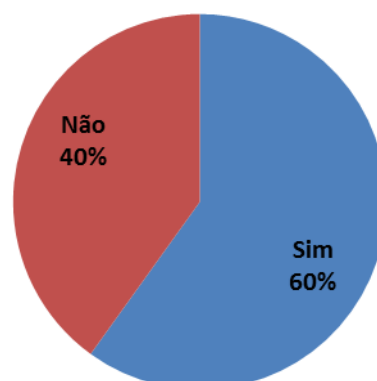
Gráfico 10: Opinião sobre o custo dos táxis



Fonte: Produzido pela autora

Na pergunta “Nos últimos 12 meses, você, pessoalmente, teve algum problema com um serviço de táxi em Porto Alegre?” 40% responderam que não e 60% que sim.

Gráfico 11: Problema com o serviço

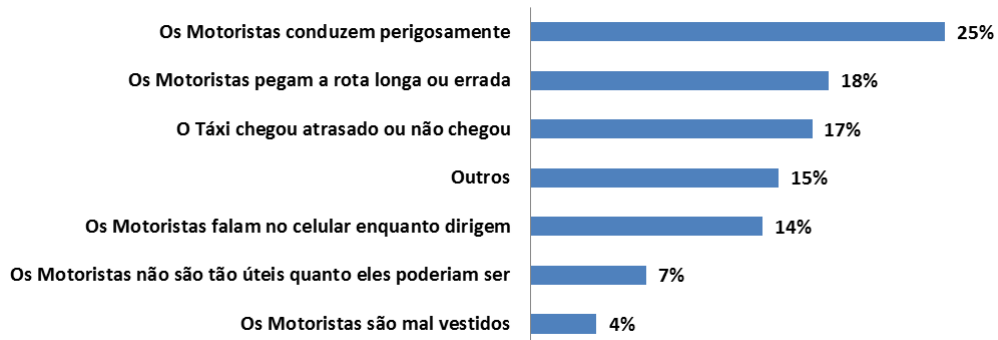


Fonte: Produzido pela autora

Em primeiro lugar, o maior problema foi que os motoristas conduzem perigosamente, contando com 25%. Em segundo lugar, foi que os motoristas pegam a rota longa ou errada, com 18%. As reclamações de atraso ou não chegada do táxi contam com 17% e são oriundas dos chamados da rádio táxi. Outro fator que conta com 14% é dos motoristas falarem ao celular enquanto dirigem. E contando 7% os motoristas poderiam ser mais úteis quanto eles poderiam ser. Podemos verificar que as maiores reclamações estão focadas no tipo de serviço que foi prestado pelo motorista.

Como já foi mencionado na seção 3, quando através de argumentações de (ABELSON, 2009), as tarifas de táxi são indevidamente induzidas pelo motorista de táxi para atrasar a viagem (motoristas tomando um caminho tortuoso ou dirigindo rapidamente), a pesquisa mostra que de fato acontece na prática. Portanto, através da pesquisa realizada, podemos verificar que o motorista, com o incentivo de prolongar a jornada, atrasa a viagem, de fato, com o intuito auferir mais renda.

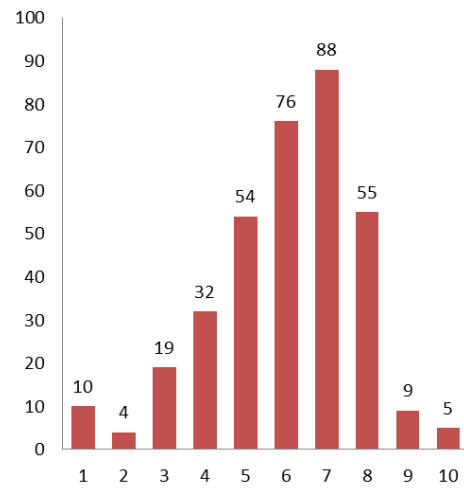
Gráfico 12: Natureza do problema



Fonte: Produzido pela autora

A satisfação do serviço, apesar de que 60% dos pesquisados já tiveram problemas com o serviço de táxi, a satisfação está em torno da nota de 5 a 8. Podemos observar que 15% dão nota 5, 22% nota 6, 25% nota 7, 16% nota 8.

Gráfico 13: Satisfação com o serviço



Fonte: Produzido pela autora

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A indústria de táxi se desenvolveu de uma forma muito divergente em toda a Europa e o resto do mundo. Em certa medida, a indústria também se desenvolveu de forma diferente dentro de um mesmo país. Em geral, a extensão da regulação aumenta com o tamanho da cidade. A substancial maioria das grandes cidades tem um controle rigoroso sobre a entrada, tarifas, e serviços. Por outro lado, algumas pequenas comunidades têm praticamente nenhuma regulamentação táxi.

No Brasil, não há uma legislação que seja clara sobre os aspectos jurídicos do serviço de transporte. Conclui-se com o presente trabalho, que com o vácuo regulatório, municípios brasileiros estão se utilizando da necessidade de legislar sobre os serviços de táxi, que é de interesse local, enquadrando-os na categoria de serviços públicos, contudo nem todos os seus operadores são selecionados através de licitação, porém, em alguns casos, ocorre legalmente ou não, a autorização da transferência de permissão.

Os resultados alcançados pela política desenvolvida para esse serviço têm ficado bem aquém das necessidades de mudança do mercado. Há uma necessidade de decisões políticas baseadas na realidade diária vivida nas negociações de placas ou da permissão da administração do serviço alocado de uma forma informal. É preciso inovadoras formas de política na área do transporte, em particular no serviço de táxi.

É duvidoso que as autoridades reguladoras em geral têm o conhecimento ou a informação para determinar os níveis regulatórios necessários. Também, os sindicatos de taxistas e os órgãos governamentais que regulamentam o sistema podem não ser motivados pela preocupação com as falhas de mercado e com a conquista de recursos com alocação eficiente. A oferta de um serviço de táxi depende de operadores de táxi (ou proprietários), colocando veículos em circulação. Portanto, tanto os proprietários que trabalham com o veículo, tanto os operadores possuem um grande poder de mercado passível de obter espaço político para lutar pelos seus ideais, porém em frente às inúmeras opções para organizar o mercado, parece que os regulamentos de táxi têm sido projetados, muitas vezes, para proteger o sistema de transporte público e as empresas de táxi da concorrência. Um dos efeitos importantes de restrições à entrada é que as empresas de táxi passariam a exercer poder de mercado.

No aspecto internacional, há grandes exemplos de eficiência e busca de políticas que propõe mais liberdade ao mercado e traz maior bem estar a população em geral. É necessário um esforço para sistematizar e organizar essa discussão da desregulamentação como possível

solução de vários problemas do táxi em porto alegre. A questão principal é a negociação ilegal de placas ou de permissões. Seria mais eficiente que o Estado intervisse a fim de esquematar a compra e a venda destas licenças de uma forma organizada, pois traria benefícios ao sistema como um todo. O Estado teria participação impondo a exigência de impostos, legalizaria a entrada indireta ao mercado, assim como também poderia propor o leilão de placas como ocorrem em algumas cidades europeias e americanas.

Os serviços de táxi são atividades de interesse público, e sob o ponto de vista econômico seria mais bem regulado sob o princípio constitucional da livre concorrência no livre mercado para qualquer nível de preço, o número de táxis em serviço iria se ajustar através do mercado e o preço seria definido corretamente na posição de maximização de bem-estar. O número de táxis em serviço iria ajustar-se ao nível ótimo através das forças de mercado. Os mercados fechados de táxi podem se tornar mais competitivos a partir da sua abertura que, devido ao custo relativo baixo de comprar ou adquirir licenças gerariam imediata e significativa redução dos custos e, conseqüentemente, das tarifas.

Entretanto, a desregulamentação requer cuidado, no entanto, particularmente no que diz respeito à manipulação do aeroporto, na modalidade táxi stand, e em alguns pontos de táxi no mercado, portanto necessita de uma regulamentação controladora. A experiência dos EUA sugere que a concorrência de preços não parece ser desenvolvida nessa modalidade e as tarifas máximas apropriadas são necessárias para proteger o público e para induzir o nível adequado de entrada. Os estudos sugerem que como solução para os problemas de suporte de táxis stands específicos (hotéis e aeroportos), o uso de contratos entre as empresas de táxi, os hotéis e as autoridades aeroportuárias.

REFERÊNCIAS

- ABELSON, Peter. **Economic evaluation of taxi industry reform in Sydney**. Sydney: University of Sydney, 2009. Disponível em: <http://www.econ.mq.edu.au/Econ_docs/research_seminars/2009_research_seminars/abelson_Evaluation_of_Taxi_Industry_Reforms_in_Sydney2.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2014.
- AUSTRALIA. Productivity Commission. **Regulation of the Taxi Industry**. Melbourne: Productivity Commission, 1999. Disponível em: <<http://www.pc.gov.au/research/commres/taxiregulation>>. Acesso em: 13 ago. 2013.
- AVALONE FILHO, Jofir. **Estudo sobre o serviço público de transporte coletivo**. [S.l.]: Cesarkallas, 2006. Disponível em: <<http://www.cesarkallas.net/arquivos/livros/direito/00274%20-%20Estudos%20Sobre%20o%20Servi%20E7o%20P%20FAblico%20de%20Transporte%20Coletivo.pdf>>. Acesso em: 22 ago. 2013.
- BAER, Werner. **A economia brasileira**. 3. ed. São Paulo: Nobel, 2009.
- BEESELEY, M. E. Competition and Supply in London Taxis. **Journal of Transport Economics and Policy**, v. 13, n. 1, p. 102-31, 1979.
- BEKKEN, Jon-Terje. Experiences with regulatory changes of the taxi industry. In: CONFERENCE ON COMPETITION AND OWNERSHIP IN LAND TRANSPORT, 9., 2005, Lisboa. **Proceedings...** Lisboa: THEREBDO, 2005. Disponível em: <http://www.thredbo-conference-series.org/downloads/thredbo9_papers/thredbo9-workshopD-Bekken.pdf>. Acesso em: 25 abr. 2014.
- BLOOMBERG, Michael R.; YASSKY, David. **Taxicab fact book**: New York city. New York: Taxi & Limousine Commission, 2014. Disponível em: <http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/2014_taxicab_fact_book.pdf>. Acesso em: 16 out. 2013.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Senado Federal: 1988.
- BYRNS, Ralph T.; STONE, Gerald W. **Microeconomia**. São Paulo: Makron Books, 1992.
- DARBÉRA, R. Technologie et régulation des taxis. **RTS Recherche Transport Sécurité**, Paris, n. 87, p. 109-127, 2005.
- DIAS, Flávio Augusto de Oliveira Passos. **Serviços de táxi**: elementos para um novo modelo regulatório. 2007. 98 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil e Ambiental) – Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, Brasília, 2007.
- FEDERAL TRADE COMMISSION. **Taxi services regulation and competition**. Washington: FTC, 2007. Disponível em:

<<http://www.ftc.gov/sites/default/files/attachments/us-submissions-oecd-and-other-international-competition-fora/ustaxis.pdf>>. Acesso em: 25 out. 2013.

FINGLETON, John; EVANS, John; HOGAN, Oliver. **The Dublin taxi market: re-regulate or stay queuing?** Dublin: The Policy Institute, 1998.

FRANKENA, Mark. W.; PAUTLER, Paul A. **An economic analysis of taxicab regulation.** Washington: Federal Trade Commission, 1984.

FRIEDMAN, Milton; FRIEDMAN, Rose. **Liberdade para escolher.** Lisboa: Publicações Europa-América, 1980.

GAUNT, Clive; BLACK, Terry. The economic cost of taxicab regulation: the case of Brisbane, **Economic Analysis & Policy**, Brisbane, v. 26, n. 1, p. 45-58, 1996.

GOMIDE, A. A. Regulação econômica nos serviços públicos de transporte urbano por ônibus no Brasil. 1998. 125 f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1998.

KANG, Choong-Ho. **Taxi deregulation: internacional comparison.** 1998. Dissertação (Mestrado em Engenharia e Planejamento de Transporte) – Institute for Transport Studies, University of Leeds, 1998. Disponível em: <<http://taxi-reg.home.att.net/kang0898.htm>>. Acesso em: 16 abr. 2014.

MENEGUETTI, Fernanda. Breve história do taxímetro. **Revista Táxi**, São Paulo, n.1, [20--?]. Disponível em: <<http://www.revistataxi.com.br/edicoes/01/marchare.html>>. Acesso em: 30 abr. 2014.

PINDYCK, Robert S.; RUBINFELD, Daniel. **Microeconomia.** 7. ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2010.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Decreto nº 13.837 de 31 de julho de 2002.** Altera o art. 4º e acrescenta o art. 5º ao Decreto nº 12.767, de 04 de maio de 2000, que permite a exploração de serviço de transporte de passageiros da Categoria Perua-rádio-táxi e dá outras providências. Porto Alegre: PMPA, 2002.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Decreto nº 14.499, de 15 de março de 2004.** Estabelece o Regulamento de Operação e Controle do Transporte Individual de Passageiros – táxi, previsto no art. 18, da Lei nº 8133, de 12 de janeiro de 1998, e Lei nº 3.790, de 05 de setembro de 1973. Porto Alegre: PROCEMPA, 2004. Disponível em: <http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/decreto14499.pdf>. Acesso em: 22 ago. 2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Empresa Pública de Transporte e Circulação. **Transporte em números modal táxi: indicadores anuais de mobilidade urbana.** Porto Alegre: EPTC, 2012. Disponível em: <lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/revista_taxi.pdf> acesso em 14/01/2014>. Acesso em: 26 maio 2014.

RECK, Garrone. **Apostila transporte público**. Curitiba: UFPR, c2014. Disponível em: <http://www.dtt.ufpr.br/Transporte%20Publico/Arquivos/TT057_Apostila.pdf>. Acesso em: 22 nov. 2013.

ROCHA, Cármen Lúcia Antunes. **Estudo sobre concessão e permissão de serviço público no direito brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 1996.

SEN, Amartya. **Desenvolvimento como liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

SINDICATO DOS TAXISTAS DE PORTO ALEGRE. **Dilma assina lei liberando a transferência do táxi**. Porto Alegre: Sintaxi, 2013. Disponível em: <<http://www.sintaxi.com.br/noticias/index.php?id=156&tipo=15>>. Acesso em: 14 jun. 2014.

TEAL, Roger F.; BERGLUND, Mary. The impacts of taxicab deregulation in the USA. **Journal of transport economics and policy**, Bath, v. 21, n. 1, p. 37-56, 1987. Disponível em: <http://www.bath.ac.uk/e-journals/jtep/pdf/Volume_XX1_No_1_37-56.pdf>. Acesso em: 26 nov. 2013.

TONER, Jeremy P. English experience of deregulation of the taxi industry. **Transport Reviews**, v. 16, n. 1, p. 79-94, 1996.

WATERHOUSE, Price. **Analysis of taxicab regulation and re-regulation**. Washington: International Taxicab Foundation, 1993. Disponível em: <<http://www.leg.state.nv.us/Session/72nd2003/Interim/Studies/Limo/exhibits/10625E.pdf>>. Acesso em: 13 ago. 2013.

APÊNDICE A – Questionário

A pesquisa realizada pela Internet:

Sexo:

- Masculino
- Feminino

Com que frequência utiliza o serviço de táxi? *

- Várias vezes ao dia
- 1 ou 2 vezes ao dia
- Na maioria dos dias da semana
- 1 ou 2 vezes por semana
- 1 ou 2 vezes por quinzena
- 1 ou 2 vezes por mês

Qual é a razão mais comum para a sua viagem de táxi? *

Você pode escolher até 3 opções.

- Para ir ou voltar para o trabalho
- Para associar a outros meios de transporte público (ônibus, trem)
- Para ir a compromissos marcados (médico, cabeleireiro, etc)
- Para visitar ou encontrar com amigos
- Para ir a Eventos (Jantares, teatro, boates, etc)
- Razões de mudanças meteorológicas. Por exemplo, quando chove.
- Outro:

Em que momento do dia ou da noite você na maioria das vezes usa taxis? *

- Durante a semana (05:00 às 18:00)
- Durante a semana (18:00 às 00:00)
- Durante a semana (00:00 às 05:00)
- Durante os finais de semana (18:00 às 00:00)
- Durante os finais de semana (00:00 às 06:00)

Qual é a sua opinião sobre o custo dos táxis? *

- Muito Caro
- Um pouco caro de mais
- Razoável
- Barato
- Muito Barato

Em qual faixa etária você está? *

- Até 18 anos
- De 19 a 25 anos
- De 26 a 31 anos
- De 32 a 40
- De 41 a 50
- 51 a 60
- Mais de 60 anos

Qual faixa de renda corresponde ao seu rendimento mensal? *

SM = Salários Mínimos, Em Porto Alegre, a média de SM é de R\$750,00

- De 1 a 2 SM
- De 3 a 5 SM
- De 6 a 8 SM
- De 9 a 10 SM
- Mais de 10 SM

Qual é a tarifa média para uma viagem típica de táxi tomada por você? *

- Entre R\$ 5,00 e R\$ 7,00
- Entre R\$ 8,00 e R\$ 12,00
- Entre R\$ 12,00 e R\$ 20,00
- Entre R\$ 20,00 e R\$ 30,00
- Entre R\$ 30,00 e R\$ 40,00
- Entre R\$ 40,00 e R\$ 50,00

- Entre R\$ 50,00 e 60,00
- Entre R\$ 60,00 e R\$ 70,00
- Mais de R\$ 70,00

Nos últimos 12 meses, você, pessoalmente, teve algum problema com um serviço de táxi em Porto Alegre? *

- Sim
- Não

Se sim, qual a natureza do problema?

- O Táxi chegou atrasado ou não chegou
- Os Motoristas não são tão úteis quanto eles poderiam ser
- Os Motoristas falam no celular enquanto dirigem
- Os Motoristas conduzem perigosamente
- Os Motoristas são mal vestidos
- Os Motoristas pegam a rota longa ou errada
- Outro:

Qual das seguintes maneiras você usa com mais frequência para acessar um táxi em Porto Alegre? *

- Por telefone: Empresa de Rádio Táxi
- Em pontos de táxis na rua
- Tomando um táxi na rua (por exemplo, acenando para um táxi)
- Chamando um motorista que você conhece
- Através de um aplicativo de telefone inteligente
- Outro:

Como você costuma pagar por viagens de táxi? *

- Em Dinheiro

- Cartão de Débito/Crédito
- Por voucher de Empresa

O quão satisfeito você está com os táxis em Porto Alegre? *

Numa escala de 0 a 10, onde 0 é nada satisfeito e 10 muito satisfeito.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10



A horizontal scale from 1 to 10. Below each number is a radio button. The radio buttons for 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, and 9 are currently unselected. The radio button for 10 is currently selected.