



## Capítulo 7 CARACTERIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TÁXI E MOTOTÁXI EM CÁCERES

### 7.1 Contextualizando

Os serviços de táxi e mototáxi já se encontram regulamentados por lei no município de Cáceres.

O serviço de táxi é regulamentado pela Lei nº 2.388, de 07 de outubro de 2013 (CÁCERES, 2013b), e é considerado como de interesse público, sendo executado por meio de permissão emitida pela Coordenadoria Executiva de Trânsito (CET), atualmente ligada à Secretaria Municipal de Infraestrutura e Logística.

Em 2013, por meio da regulamentação da Lei, realizou-se processo seletivo, organizado pela CET, para a deliberação das permissões aos taxistas. Os parágrafos do Artigo 5º, da Lei nº 2.388, deliberou como se daria o processo, os prazos para os taxistas se enquadrarem e demais condições para a regulamentação do serviço, como segue:

§ 1º O processo seletivo deverá ser discutido previamente com a categoria através do seu sindicato representante, ficando o poder de decisão sempre a cargo do Poder Executivo.

§ 2º Recebida a Delegação da Permissão, os Taxistas Permissionários terão prazo máximo de noventa dias, contados a partir da assinatura do termo de autorização, para apresentar um veículo nas condições previstas nesta Lei.

§ 3º O não cumprimento do parágrafo segundo deste artigo implicará cassação imediata da autorização, independentemente de notificação de qualquer natureza e de decisão que a declare.

§ 4º Para a ampliação do número de permissões hoje existentes é necessária a observância do processo seletivo de que trata o *caput* deste artigo.

§ 5º No caso de inclusão somente serão admitidos veículos quatro portas de cor branca caracterizados com faixas laterais na cor azul (cor da bandeira do município de Cáceres, conforme modelo fornecido

pela  
CET, para padronização da frota e equipados com aparelho condicionador de ar.

§ 6º Como padrão para delimitação da frota será considerado o número máximo de 1 (um) veículo táxi para cada 1.300 habitantes. Para efeito deste parágrafo serão considerados dados atualizados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística).

§ 7º As permissões de que constam neste artigo deverão ser apreciadas pela CET antes de ser enviado para homologação pelo Executivo Municipal.

§8º Cada PERMISSONÁRIO terá direito a apenas 01(um) ALVARÁ DE PERMISSÃO, sem exceções.

§9º Até que seja restabelecido o critério que consta do parágrafo 6º(sexto), não poderá haver processo seletivo de inclusão de novas autorizações, ficando resguardadas as autorizações já existentes na data da publicação desta Lei, que excedam ao padrão de delimitação da frota. (CÁCERES, 2013b, p. 1 e 2).

A Lei ainda define os motivos que podem levar à cassação da permissão (artigos 6º e 7º); a transferência da permissão (Artigo 8º); as condições da prestação do serviço (Artigo 9º); as obrigações do permissionário (Artigo 10º), no qual destacamos o inciso II, que informa sobre a cobrança de preços tarifados; o recolhimento da autorização (Artigo 11); a distribuição dos pontos de táxis (artigos 12 a 14); o cadastramento (artigos 15 a 17), cuja exigência é que os veículos tenham menos de 10 anos de uso, sejam na cor branca e com padronização de identificação determinada pela CET; a tarifa (artigos 18 e 19); as infrações penalidades e recursos (artigos 20 a 27).

Cabe destacar que a Lei reza que as tarifas terão seu valor fixado “pelo Chefe do Poder Executivo Municipal, através de Lei Municipal, com base em estudos realizados pela CET em conjunto com o Sindicato dos Taxistas, em função da justa remuneração dos investimentos e do custo operacional” (CÁCERES, 2013b), sendo que tais estudos para atualização da tarifa poderão ser solicitados, via requerimento, pelo Sindicato dos Taxistas.

Ainda em relação à tarifa, o Artigo 19 diz:

Artigo 19. A tarifa excepcionalmente poderá ser majorada em até 20% (vinte por cento), quando o veículo estiver transportando mais de 3 passageiros ou nos seguintes períodos: ficando restrita e delimitada aos seguintes períodos [sic]:

I das 20 horas às 6 horas, nos dias úteis;

I das 12 horas do sábado às 6 horas da segunda-feira;

III nos feriados oficiais, em tempo integral até 6 horas do dia útil subsequente.

Já o serviço de mototáxi é regulamentado pela Lei nº 2.389, de 15 de outubro de 2013 (CÁCERES, 2013c) e é executado por meio de autorização. O padrão de delimitação para a quantidade de veículos que oferecem o serviço de mototáxi no município é na proporção de um para cada 333 habitantes.

A Lei atende ao que prevê a Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009 (BRASIL, 2009) e à resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) nº 356, de 02 de agosto de 2010b e, entre outros, a Lei nº 2.389/2013 dispõe sobre:

- Autorização;
- Alvará de Autorização;
- Tipos de veículos a serem utilizados no serviço;
- Disciplina e conduta do mototaxista;
- Pontos de mototáxi e quantidade de mototaxistas por ponto;
- Tarifas;
- Acessórios do condutor e para os usuários;
- Infrações, penalidades e recursos.

Dentre estes pontos, destacamos que a idade máxima do veículo para a execução deste serviço é de cinco anos de fabricação; que os mesmos devem ser adesivados conforme modelo fornecido pelo CET; que é proibida a condução de menores de sete anos de idade; “bem como carregar volume, exceto do tipo mochila que se instale nas costas do passageiro, pesando, no máximo 5 kg (cinco quilogramas)” (CÁCERES, 2013c, p. 2).

Em relação às tarifas a serem praticadas, o Artigo 17 reza que:

Artigo 17 – As tarifas serão estabelecidas e reajustadas por Lei, de acordo com cálculo tarifado, considerando os custos de operação e

manutenção, remuneração do condutor, depreciação do veículo e o justo lucro do capital investido, de forma a assegurar a estabilidade financeira do serviço.

§ 1º Fica estabelecido o valor fixo da tarifa de R\$ 5,00 (cinco reais) para corridas no período urbano e, na zona rural, quando via pavimentada, [acrescido] R\$1,00 (um real) por quilometro rodado e R\$1,50 (um real e cinquenta centavos) quando não se tratar de via pavimentada, devendo o condutor e passageiro acompanhar a medição do percurso através do odômetro instalado no velocímetro da motocicleta utilizada para transporte.

§ 2º As tarifas serão acrescentadas do percentual de 20% (vinte por cento) nos transportes realizados no período noturno, a partir das 22:00 horas, bem como nos domingos e feriados (federais, estaduais e municipais).

Vale destacar também que, em Cáceres, os mototaxistas pagam, anualmente, cinco Unidades de Referência Municipal (URM), pelo Alvará e, desde 2014, mais cinco URM's de Imposto Sobre Serviço (ISS), sendo que, em janeiro de 2019, o valor de uma URM era de R\$37,85 (trinta e sete reais e oitenta e cinco centavos) (AMM, 2019).

## **7.2 Observações cabíveis no contexto do Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres (PMUC)**

Em relação às duas leis municipais que regulamentam os serviços de táxi e mototáxi em Cáceres, no que tange ao Plano de Mobilidade Urbana, algumas observações devem ser colocadas, tendo em vista que, como serviços já regulamentados, as alterações aqui propostas são mais de cunho político do que técnico, o que foge da competência prevista no Termo de Convênio nº 001/2017/PGM (CÁCERES, 2017a).

Primeiramente, ao tipo de regime adotado, se permissão ou autorização, uma vez que o serviço de táxi está como permissão e o de mototáxi como autorização, porém, com alguns artigos e parágrafos da Lei referindo-se à permissão. Para o Supremo Tribunal Federal (STF), as atividades realizadas por taxistas se enquadram como “serviço de utilidade pública” e não “serviço público”, o que a dispensa do processo licitatório, logo, o regime deve ser de autorização e não de permissão:

Ademais, diante do entendimento desta Corte – acima esposado –, não se sustenta a premissa adotada pelo acórdão recorrido, no sentido de que o serviço de táxi inclui-se na categoria de serviço público, o que demandaria a observância do procedimento licitatório, previsto no art. 175 da Constituição. Isso porque, conforme exhaustivamente demonstrado, o serviço de táxi é serviço de utilidade pública, prestado no interesse exclusivo do seu titular, mediante autorização do Poder Público. (STF, 2017, p. 2).

Em segundo lugar, ao controle da tarifa e à delimitação da quantidade de alvarás concedidos em função do número de habitantes do município levantado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o que restringe a Lei da Oferta e da Procura, deixando o consumidor/cliente/usuário sem opção de escolha em relação ao menor preço e possibilitando abusos quando há ausência de fiscalização. O que, por outro lado, pode vir a garantir um rendimento mais ou menos fixo para os taxistas e mototaxistas.

E, em terceiro, e mais importante, no que tange à mobilidade urbana, sobre o que reza a Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018 (BRASIL, 2018c), que alterou a Lei nº 12.587/2012 (BRASIL, 2012) para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, uma vez que, desde o início de 2019, o município de Cáceres tem presenciado a discussão sobre a chegada à cidade de um aplicativo que oferta o serviço de táxi (JORNAL OESTE, 2019), não estando regulamentado e sendo tema de audiência pública (CÁCERES NOTÍCIAS, 2019), com a participação de vários taxistas e mototaxistas.

Como já comentado, estas discussões são mais políticas do que técnicas, por isso, o Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres (PMUC) se limitará a apresentar três bibliografias, com diferentes visões sobre o tema, que poderão subsidiar o debate, tendo em vista que a questão é muito recente, tanto no Brasil, quanto em Mato Grosso e Cáceres e carece de maiores estudos.

O primeiro é o artigo de Silva e Balassiano (2018), que traz “dados e informações gerais sobre a operação do serviço e apresenta as principais características do usuário do Uber na cidade do Rio de Janeiro” (p. 40), buscando responder a quatro questões específicas: “(1) Qual o perfil dos

usuários do Uber? (2) Qual o motivo para a escolha desse serviço? (3) O usuário do Uber é o mesmo dos táxis tradicionais? (4) Existe realmente competição entre o Uber e o serviço de transporte público?” (p. 41), inclusive com o serviço de táxi.

O segundo é o artigo de Silva e Andrade (sem data) que trata “da relação entre carona como uma medida de gerenciamento da demanda de mobilidade urbana e a disputa de mercado existente entre taxistas e empresas de ‘carona remunerada’” (não paginado), analisando as regulamentações brasileiras em relação ao transporte de passageiros, “buscando-se a avaliação das lacunas legais que devem ser preenchidas para a instituição do equilíbrio de mercado entre serviços de táxis e de ‘caronas remuneradas’” (não paginado) e destacando que “na maioria das manifestações judiciais e legislativas tem prevalecido a proibição do novo modo de deslocamento” (não paginado).

E o terceiro é a publicação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) (RESENDE; LIMA, 2018), que avalia, tecnicamente e por meio de levantamento de estudos, “os impactos concorrenciais da entrada do Uber sobre o mercado incumbente de aplicativos de táxi” (p. 4), utilizando-se do método de painel com efeitos-fixos de 590 municípios, em 36 meses (de 2014 a 2016).

Entre os resultados alcançados, os autores concluem que:

[...] é importante observar que, além de gerar benefícios aos consumidores e incentivar a entrada de novos ofertantes no mercado de transporte remunerado individual de passageiros, tais inovações solucionaram algumas falhas de mercado presentes no referido setor, tornando defasada a regulação atual dos serviços de táxi.

Nesse sentido, a Lei Federal nº 13.640/2018, recentemente promulgada, que regulamenta os serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros, foi parcimoniosa ao incluir normas de segurança e não impor grandes barreiras regulatórias à entrada e nem restrições à liberdade tarifária. No mesmo sentido, os entes municipais devem evitar medidas que dificultem a operação de tais serviços via aplicativos.

De forma complementar, é necessário o amadurecimento do debate na direção da desregulamentação gradual dos serviços de táxi, em especial, nos aspectos relacionados a barreiras à entrada e a liberdade tarifária. Tal desregulamentação pode ser pensada, por

exemplo, apenas para o segmento de radiotáxi por meio de aplicativos de internet.

Desse modo, seria possível incentivar modelos de negócio com mais concorrência entre os aplicativos, levando a benefícios para o consumidor em termos de serviços mais inovadores, com melhor qualidade e segurança, menores preços e mais opções de escolha. (RESENDE; LIMA, 2018, p. 5 e 6).

### **7.3 Recomendações**

Considerando-se que os serviços de táxi e mototáxi já se encontram regulamentados e em funcionamento no Município, o Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres (PMUC) apenas sugere, como propostas, que o Poder Legislativo considere as observações apresentadas no subcapítulo 7.2.