

Laux: A ADI 5.549 e o futuro do transporte de passageiros

18/09/2020

No próximo dia 21 de outubro, o Supremo Tribunal Federal vai se manifestar a respeito da constitucionalidade da Lei 12.743/2012, especificamente naquilo em que relacionada com a mudança do modelo de outorga de anuência para a abertura e desenvolvimento de negócios vinculados ao transporte terrestre coletivo de passageiros: da permissão para a autorização. Na prática — e deixando o aprofundamento para os administrativistas —, a diferença central entre as figuras reside no fato de que a concessão de autorização ocorre por intermédio de um procedimento menos burocrático, em que não há, por exemplo, a necessidade de licitação pública.



Embora essa não represente uma relação de causa e

efeito necessária, a história demonstra que a imposição de procedimentos mais complexos para empreender em setores de interesse público gera, ao menos no Brasil, patologias como a reserva de mercado e a má qualidade de serviços. Realisticamente, quem deseja viver em um mundo pré-*Uber*, *99* e *Cabify*, arcando com os custos de consumir um serviço ruim que só se mantinha por excesso de regulação danosa? Hoje, a sociedade paga menos por um serviço mais rápido e mais seguro. Além disso, os motoristas não precisam trabalhar como "empregados" daqueles agraciados pelo resultado das raras licitações abertas pela Administração Pública para outorga de licenças de táxi. Em resumo: *a vida das pessoas melhorou* com o advento de uma alternativa de mercado melhor do que aquela até então existente, que só sobrevivia por causa da proteção do poder público.

A discussão levada ao conhecimento do Supremo tem alcance e efeitos bastante semelhantes.

Ao procurar informações turísticas a respeito de destinos de interesse, é usual que o pesquisador se depare com informações a respeito de uma famosa estação de trem, com acomodações elogiáveis, restaurantes de qualidade e localização privilegiada. Uma situação semelhante acontece com aeroportos: inovações arquitetônicas, serviços de utilidade e conexão com pontos importantes da cidade e até mesmo do país visitado.



Curiosamente, esse contexto não é replicado quando se pensa em conhecer um terminal ou estação de ônibus. A impressão geral que se tem é a de que o visitante, passageiro, enfim, o consumidor terá uma experiência insuficiente. Esse contexto gera um desestímulo nas pessoas: atualmente, é provável que a maioria dos usuários dos serviços ofertados em rodoviárias, inclusive o transporte em si, somente exista por causa da ausência de alternativa. E o que normalmente está por trás de um serviço ruim? O excesso de regulamentação e a dificuldade de obtenção de concessão para empreender no setor. Isso gera uma sensação de segurança, de manutenção de status daqueles que prestam o serviço, o que ocasiona, na realidade brasileira, uma perda geral de qualidade.

Menor a burocracia, menores as chances de estabelecimento de um ambiente de reserva de mercado. Com a modificação legislativa questionada no âmbito do STF, o setor de transporte coletivo de passageiros passou a presenciar o advento de alternativas que efetivamente modificam, para melhor, a experiência dos consumidores dos serviços, tal como ocorrido no âmbito do transporte individual. A Buser, certamente, é o maior exemplo disso. A empresa foi criada justamente para preencher a lacuna de opções de qualidade existentes no mercado e, por causa disso, alcançou um sucesso quase que imediato. Isso, contudo, incomoda sensivelmente quem explora o mercado de maneira parasitária, e a alternativa para solução do "problema" é intuitiva: aumentar a regulação, dificultar a entrada de novas empresas, criar um ambiente bom para poucos e péssimo para quem consome, o que pode ocorrer inclusive por intermédio de decisões judiciais.

Como se percebe, identificar "para que serve" determinada regulamentação nem sempre é uma atividade simples. Descobrir "a quem" ela serve, por outro lado, é uma tarefa que usualmente consome poucos instantes de pesquisa. Na situação específica, é difícil entender qual a razão de regulamentar o transporte individual ou coletivo de passageiros, mas é muito fácil perceber quem são os beneficiados do resultado ocasionado pela regulamentação e pelo ambiente de reserva de mercado.

A sociedade perde, e perde miseravelmente, com o excesso de regulamentação no âmbito do transporte de passageiros, seja ele individual ou coletivo. Esse é o raciocínio que o texto convida o leitor a empreender.

Fonte: <https://conjur.jumps.com.br/2020-set-18/laux-adi-5549-futuro-transporte-passageiros/>