

**INSTITUTO MACHADENSE DE ENSINO SUPERIOR**

**FÁBIO DE RESENDE MARQUES**

**INEXIGIBILIDADE DE LICITAÇÃO NA AUTORIZAÇÃO DE  
SERVIÇO DE TAXISTA, DIREITO DE HEREDITARIEDADE AOS  
SUCESSORES**

**MACHADO – MG  
2018**

**FÁBIO DE RESENDE MARQUES**

**INEXIGIBILIDADE DE LICITAÇÃO NA AUTORIZAÇÃO DE  
SERVIÇO DE TAXISTA, DIREITO DE HEREDITARIEDADE AOS  
SUCESSORES**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado  
ao Curso de Direito do INSTITUTO  
MACHADENSE DE ENSINO SUPERIOR como  
parte dos requisitos para obtenção do Título de  
Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Esp. FILIPE AUGUSTO  
CAETANO SANCHO

**MACHADO – MG  
2018**



**FÁBIO DE RESENDE MARQUES**

**INEXIGIBILIDADE DE LICITAÇÃO NA AUTORIZAÇÃO DE  
SERVIÇO DE TAXISTA, DIREITO DE HEREDITARIEDADE AOS  
SUCESSORES**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado  
à Faculdade de Direito do INSTITUTO  
MACHADENSE DE ENSINO SUPERIOR como  
parte dos requisitos para obtenção do Título de  
Bacharel em Direito.

APROVADO: Machado-MG, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 201\_\_.

---

Prof. Esp. FILIPE AUGUSTO CAETANO SANCHO  
(Orientador)

---

Prof. \_\_\_\_\_  
(Avaliador)

---

Prof. \_\_\_\_\_  
(Avaliador)

*Dedico à minha mãe Vera, por ter em mim, sempre depositado sua inteira confiança e nunca medir esforços para que esse sonho se tornasse realidade, ao meu pai Nivaldo, por sempre me incentivar nos momentos difíceis ao longo do curso dizendo que eu era capaz de realizar meus sonhos por mais difíceis que poderia ser, ao meu sobrinho Davi, que mesmo com apenas 8 anos de idade, me acordava cedo, todos os dias, para continuar firme nos estudos, a minha irmã Fabiola, que também ao longo de todo o curso, não mediu esforços para me ajudar, incentivar, para que eu pudesse ter um futuro melhor, que mesmo sem experiência como motorista, não mediu esforços para trabalhar em meu lugar no meu táxi, para conseguir a tão sonhada aprovação na OAB, a minha noiva Luana que amo tanto, que sempre acreditou em mim, me dando força quando achava que não havia mais, sempre me apoiando nos momentos difíceis ao longo de todo o curso, uma vez que ela tem uma grande parcela dessa conquista que está se concretizando, e por fim ao meu avô Augusto, que mesmo com 87 anos de idade, nunca deixou de ligar e de ficar preocupado, quando estava em semana de provas, perdendo até noites de sono, para que esse sonho se tornasse realidade, do fundo do coração, sem vocês em minha vida, esse sonho, não se teria tornado realidade.*

*Agradeço, todos os dias primeiramente a Deus, por ao longo desses 5( cinco) anos de faculdade sempre ter me dado muita, saúde, foco, força de vontade e proteção, pois para conseguir concretizar a tão sonhada faculdade de direito, tínhamos que percorrer 220 km por dia para estudar, agradeço aos meus pais, Vera e Nivaldo, a minha Irmã Fabiola e ao meu sobrinho Davi que nunca mediram esforços, sempre me apoiando todos os dias para conseguir a tão sonhada formatura no curso de direito e atão sonhada aprovação no exame de ordem antes de mesmo de formar, agradeço ao meu sogro Jânio e minha sogra Juliana, por sempre me aturar, quando em semana de prova, estudava em sua casa, junto com minha noiva Luana, agradeço a todo o corpo docente da fumesc, bem como todos os funcionários, que nunca mediram esforços para atender as reivindicações, ao meu orientador Filipe Augusto Caetano Sancho, pelos puxões de orelha, paciência, dedicação e pelas excelentes correções para que o trabalho se concluísse da melhor maneira possível, agradeço também de maneira especial ao professor Jefersson que mesmo não sendo meu orientador, me concedeu dicas preciosas, para concluir com êxito o trabalho, agradeço sem sombra de dúvidas a minha noiva e futura esposa Luana que amo tanto, que sempre me ajudou durante os 5 anos de faculdade, quando não havia tempo para fazer as atividades extra classe, por questões de serviço, agradeço, do fundo do meu coração todas as pessoas que forma direta ou indiretamente contribuíram para que esse sonho se tornasse realidade.*

*“Quando vou a um país, não examino se há boas leis, mas se as que lá existem são executadas, pois boas leis há por toda parte”*

*(Montesquieu)*

## INEXIGIBILIDADE DE LICITAÇÃO PARA SERVIÇO DE TÁXI

Fábio de Resende Marques\*  
Filipe Augusto Caetano Sancho\*\*

INTRODUÇÃO. 1 SERVIÇO DE TÁXI: serviço público? 2 REFLEXOS DA LEI DE MOBILIDADE URBANA: Lei nº. 12.587, de 03 de janeiro de 2012 3 INEXIGIBILIDADE DE LICITAÇÃO PARA O SERVIÇO DE TÁXI 3.1 ENTENDIMENTO ATUAL ACERCA DA EXIGIBILIDADE OU NÃO DE LICITAÇÃO PARA O SERVIÇO DE TÁXI CONCLUSÃO. REFERÊNCIAS.

**RESUMO:** A lei n. 12.587, de 3 janeiro de 2012 que dispôs sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, regulamentou em seus artigos 12 e 12-A o serviço de táxi como de mera utilidade pública podendo ser transferido a titularidade para os sucessores do “*de cuius*”, devendo ser regulamentado por meio de autorização, prescindindo de prévio procedimento licitatório. Por isso, como está previsto na Lei, serviço de táxi necessitaria de licitação? Como os tribunais estão se posicionando acerca da divergência entre a CF e a os artigos 12 e 12- A da lei n. 12.587 de 2012? Por isso, o objetivo geral do presente trabalho através de uma pesquisa bibliográfica e jurisprudencial, será no sentido de analisar , a natureza jurídica do serviço de táxi, bem como examinar as divergências jurisprudenciais até então existentes, com o intuito de demonstrar a inexigibilidade de licitação para o serviço de táxi.

**Palavras-chave:** Lei n. 12.587 de 2012. Inexigibilidade de Licitação. Serviço de Táxi. Serviço privado. Hereditariedade de Sucessores.

### INTRODUÇÃO

Com o advento da Constituição Federal (CF) de 1988, foram introduzidas, normas e princípios, que devem ser seguidas, pela Administração Pública.

O artigo 175 da CF prevê a obrigatoriedade do procedimento licitatório, nos casos de concessão e permissão, para a prestação de serviços de necessidade coletiva, indispensáveis a população.

---

\*fabio\_cdm@hotmail.com.br. Acadêmico do 10º período da Faculdade de Direito do Instituto Machadense de Ensino Superior (IMES) mantido pela Fundação Machadense de Ensino Superior e Comunicação (FUMESC)- Machado- MG.

\*\* filipeacsancho@hotmail.com. Professor da Faculdade de Direito do IMES/ FUMESC – Machado – MG



Contudo, há casos em que, o procedimento licitatório não deve ser observado por falta de expressa previsão legal, como acontece nos casos de autorizações que prescindem do prévio procedimento licitatório, por não estar prevista no rol do artigo 175 da CF, pois aqui, fala-se apenas de concessão e permissão.

As autorizações concedidas pelo poder público municipal, abarcam os serviços de utilidade pública, como nos casos do transporte individual de passageiros (taxi). Foram então incluídos os artigos 12 e 12-A pela Lei nº 12.587, de 3 de janeiro 2012, regulamentando a profissão, deixando claro a natureza jurídica de transporte privado.

Com a entrada em vigor da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o táxi passou a ser um dos meios alternativos de transporte, para melhorar as condições de locomoção por certa parte da coletividade.

Que de acordo com a Legislação Federal poderá ser outorgado a terceiros que satisfaçam a exigência do poder municipal, pois para que haja a exploração do serviço de taxi devem ser obedecidas, as exigências do poder local.

Por, ora cabe ressaltar que por mais que há uma legislação específica sobre a natureza jurídica do serviço de taxi que é a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 criada pelo poder majoritário, que trata os serviços de táxi como de mera utilidade pública e garantindo o direito hereditário aos sucessores, alguns tribunais entendem que o transporte individual de passageiros possui natureza de serviço público. Como de fato entendeu o Tribunal de Justiça de Minas Gerais.

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 até então em vigor, garante o direito de hereditariedade por parte dos sucessores em seu artigo 12A, que preenchidos os requisitos exigidos pela Administração Pública local, os sucessores legítimos do “*de cuius*” fará jus a transferência da titularidade em caso de morte do titular.

Se for considerado o serviço de táxi como de necessidade pública como que ficará o direito hereditário aos sucessores? Se o artigo 175 da CF apenas faz menção aos casos de permissão e concessão, como que os tribunais estão declarando o serviço de táxi como público, necessitando do prévio procedimento licitatório se o transporte individual de passageiros são, regulamentados por meio de autorizações?

O transporte coletivo diferente do transporte individual que são praticados pelos taxistas, é acessível para toda população com a fixação de tarifas e horários para que todos os usuários, possam se beneficiar do respectivo serviço.

Se o serviço de taxi não tem uma fixação de tarifas, não possui um horário de funcionamento e por ser restrito a certa parte da população, porque os tribunais ainda sustentam ser o transporte individual de passageiros, caracterizado como público e passível de licitação?

O presente artigo busca mostrar a divergência jurisprudencial acerca da constitucionalidade ou não da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, em seus respectivos artigos 12 e 12A, quanto a natureza jurídica do serviço de táxi, se é considerado serviço público essencial à população que necessita de prévio procedimento licitatório conforme art 175 da Constituição Federal, ou se é um serviço privado de mera utilidade pública que prescinde de licitação, por ser o serviço de táxi, um transporte individual de passageiros.

## **1 SERVIÇO DE TÁXI: serviço público?**

Conforme o artigo 175 da Constituição Federal (CF) serviços públicos, são aqueles essenciais para toda a população, devendo ser realizado de forma direta, pela própria Administração na forma da lei, ou ser delegada a terceiros, para que estes os realizem na forma de concessão ou permissão.

Assim, é transferido apenas a prestação do respectivo serviço e não a sua titularidade propriamente dita, como ocorre nos casos dos transportes coletivos, de caráter essencial à toda população previsto no artigo 30, inciso V da CF, observe:

Art. 30. Compete aos Municípios

[...]

V. organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

Com efeito, os serviços públicos a que se refere o artigo 175 da CF, são aqueles, que constituem atividade própria da administração pública, como o transporte coletivo em âmbito local, que deve ser prestado diretamente pelo município ou mediante prévio procedimento licitatório por meio de concessão ou permissão.

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

- I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;
- II - os direitos dos usuários;
- III - política tarifária;
- IV - a obrigação de manter serviço adequado

Portanto é considerado como serviço público aquele que é colocado a disposição de toda coletividade, em que os entes federativos, assumem para si a total responsabilidade para a efetiva prestação e manutenção da referida prestação do serviço público.

Uma vez que, a Administração Direta assume para si a titularidade da respectiva prestação do serviço haja vista ser essencial a toda população, deve ao mesmo tempo a prestação do serviço público, ser de interesse geral para toda a sociedade.

Haja vista que, senão fosse um interesse para toda a coletividade não teria sentido algum, o Estado tomar para si a respectiva prestação da atividade de forma direta, tampouco submeter à fixação de tarifas para que terceiros realizem a respectiva prestação do serviço na forma de concessão ou permissão.

Nessa categoria de atividade própria da administração pública, não compreende serviços públicos, aqueles prestados por particulares e que são considerados meramente de utilidade pública.

Uma vez que, somente são beneficiários do respectivo serviço, pequenos grupos dentro de uma sociedade, não podendo um serviço ser considerado como público pelo simples fato de atender uma pequena monta da população.

Os serviços públicos, são de titularidade dos entes federativos, ou são delegados à terceiros, para que estes prestem o respectivo serviço mediante concessão ou permissão, haja vista que, as atividades são de interesse geral. De forma que, é colocado à disposição de toda a coletividade por sua essencialidade, com a respectiva fixação de tarifas realizada pela administração para que, o serviço seja acessível à toda população.

Como ocorre, com os serviços de transporte coletivo de passageiros de responsabilidade e titularidade dos municípios que, por meio de tarifas realizam a fixação dos preços, que devem ser pago pelos usuários do respectivo serviço.

Os serviços caracterizados como públicos são aqueles prestados pelos entes federativos afim de, satisfazer os interesses de toda a coletividade, não podendo ser de alguma forma confundida com a exploração de atividade econômica, que são também serviços prestados para a população, mas que, não integra o conceito de serviço público prescindindo de procedimento licitatório.

Como de fato acontece com os serviços de natureza de táxi, que são transporte individual de passageiros, que não possuem a fixação de tarifas realizadas pelo poder público, tampouco é acessível para todos os usuários, haja vista o valor oneroso das corridas interestaduais e intermunicipais ou até mesmo dentro do município local, uma vez que os beneficiários do serviço de táxi somente é uma parcela da população pelo alto preço das viagens e, não toda a população como acontece no transporte coletivo de passageiros.

Por essa razão foi sancionada pela Presidente da República a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 que regulamenta a Mobilidade Urbana, para trazer maior acessibilidade para população aos meios alternativos de transportes, uma vez que o transporte público coletivo é precário.

Na referida lei, há dois artigos que trouxeram mudanças e melhorias significativas, quais sejam o artigo 12 e o artigo 12-A, que prevê que os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros serão regulamentados por meio de autorizações, prescindindo de procedimento licitatório, como acontece no caso dos táxis. Conforme extrai do referido artigo:

O Art. 12 da referida Legislação Federal traz que os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

Art. 12-A. O **direito à exploração de serviços de táxi** poderá ser **outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local** (Grifou-se).

[...]

§ 2º Em caso de **falecimento do outorgado**, o direito à exploração do serviço será **transferido a seus sucessores legítimos**, nos termos dos artigos. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei no 10.406, de 10 de janeiro de

2002 Código Civil (Grifou-se). (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

Conquanto ao ser sancionada a referida Lei de Mobilidade Urbana, tratando os serviços de táxi como de mera utilidade pública, devendo ser regulamentado por meio de autorizações, acaba por confirmar que a referida atividade, prescinde do procedimento licitatório.

Haja vista que, o art 175 da CF trata sobre **serviços essenciais a população devendo ser regulamentado por meio de prévio procedimento licitatório através de concessão ou permissão.**

Corroborando com a literalidade do art 12-A da Lei nº 12.587, de 3 janeiro de 2012 e, não aplicando o que prevê o artigo 175 da CF, o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro entendeu por conceder a segurança aos sucessores do “*de cujus*” para transferir a titularidade da prestação do serviço de táxi, por entender ser um direito líquido e certo.

MANDADO DE SEGURANÇA. PRETENSÃO DE TRANSFERÊNCIA DE TITULARIDADE DE AUTONOMIA DE TAXISTA. FALECIMENTO DO TITULAR. DIREITO DOS HERDEIROS E SUCESSORES. RECUSA DA MUNICIPALIDADE. CONCESSÃO DA SEGURANÇA. Considerando que a competência para efetuar a transferência da titularidade da autonomia é a Prefeitura Municipal de Niterói, evidente a ilegitimidade passiva da NITTRANS. Nos termos do §2º do art. 12-A Lei Federal 12587/12 em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da lei 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Assim, demonstrado o falecimento do titular e a condição de filho, é direito líquido e certo do herdeiro ter transferido para si o direito a exploração do serviço. Não que se falar em perda do prazo para requerimento da transferência da titularidade tendo em vista que o impetrante é menor incapaz, contra o qual não correm os prazos prescricionais e decadenciais ( art. 198, I e 208 do CC/2002) Precedentes do TJERJ e do STJ. Concessão da segurança ilegitimidade da NITTRANS.  
( TJ –RJ – MS 00268061420168190000 RIO DE JANEIRO TRIBUNAL DE JUSTIÇA , Relator: LINDOLPHO MORAIS MARINHO, Data de Julgamento: 24/11/2016, DÉCIMA SEXTA CÂMARA CÍVEL , Data de Publicação: 02/12/2016)

O respectivo entendimento do Tribunal posto em tela, acaba, por confirmar a literalidade da Lei nº 12.587, de 3 janeiro de 2012 uma vez que ao ser

concedido direito líquido e certo aos sucessores do “*de cujus*” entende não ser o serviço de táxi como serviço público.

Haja vista que, se fosse o serviço táxi considerado como público, não haveria o direito líquido e certo uma vez que, somente é transferido à prestação do serviço e não sua titularidade o que não geraria direito adquirido.

## **2 REFLEXOS DA LEI DE MOBILIDADE URBANA: Lei nº. 12.587, de 03 de janeiro de 2012**

Com o advento da Lei nº 12. 587, de 3 janeiro de 2012, foi regulamentada a Política Nacional de Mobilidade Urbana, para trazer maior acessibilidade para população aos meios alternativos de transportes, uma vez que o transporte público coletivo é precário.

A referida lei foi instituída afim de, serem oferecidas pelas cidades melhores condições para que as pessoas possam se locomover de um lugar para outro, nas mais diferentes áreas dentro de um município.

Não obstante o art 4º da Lei nº 12.587, de 3 janeiro de 2012 em seu art 4º inciso VI, traz, que o transporte público coletivo, será regulado por meio de itinerários e tarifas fixas realizadas pelo poder público.

Contudo ao ser publicada a Lei nº 12.587, de 3 janeiro de 2012, foi verificada que houve um equívoco quanto a redação apresentada em seu art 12, em que o serviço de táxi deveria ser regulamentado por meio de permissão, logo, necessitando de prévio procedimento licitatório nos termos do art 175 da CF, tornando se o serviço de táxi como de necessidade pública.

Foi por essa razão que, diante desse cenário de equívoco que a Lei nº 12.865, de 9 outubro de 2013, alterou a redação do art 12 da Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passando vigorar com a redação de que o serviço de táxi é de mera utilidade pública.

Com a nova redação dada pela Lei 12.865, de 9 outubro de 2013, o art 12 da Lei 12.587, de 3 janeiro 2012, traz um conceito diverso, daquele que é mencionado pelo art 175 da CF, quando impõe a obrigatoriedade de prévio procedimento licitatório quando se tratar de serviços públicos, devendo serem

regulamentados por meio de permissão ou concessão, para assegurar a igualdade para os licitantes.

Mas, o intuito da Política Nacional de Mobilidade Urbana, é de melhorar a qualidade de vida por parte dos usuários no que diz respeito aos meios alternativo locomoção, haja vista que quando se está diante de um transporte coletivo de passageiros, o preço que é pago pelos usuários é baixo e fixo, mas o transtorno por causa das superlotações e demora para chegar ao local desejado também é muito grande, pois se trata de um serviço que abrange toda a coletividade.

Entretanto, quando se analisa o serviço de táxi sob a égide da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o cenário que se encontra é bem diverso do que daquele mencionado no transporte coletivo de passageiros, uma vez que não há fixação mínima de tarifas e muito menos fixação de itinerários e horários para a prestação de serviço, o que de fato torna o serviço inviável por parte da população, haja vista o valor oneroso para a execução do serviço, o que de fato torna-se restrito a certa parte da população.

Não obstante, vale trazer a baila que, diante do cenário que, primeiro a Lei nº 12.587, de 3 janeiro de 2012 traz que o serviço de táxi será regulamentado por meio de permissão e, após a Lei nº 12.865, de 9 outubro de 2013 altera a redação do art 12 sustentando ser o transporte individual de passageiros como de mera utilidade pública, o Tribunal de justiça de Minas Gerais, adota posicionamento diverso, daquele adotado pelo TJRJ, quando o pleno do TJMG, declara a inconstitucionalidade dos artigos 12 e 12 A, sustentando a aplicabilidade do art 175 da CF e conseqüentemente a exigibilidade de prévio procedimento licitatório, por entender ser o serviço de táxi como público devendo ser regulamentado por meio de permissão.

**EMENTA: INCIDENTE DE ARGUIÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE - TRANSPORTE DE TÁXI - LICITAÇÃO - NECESSIDADE - ARTIGO 12-A DA LEI FEDERAL 12.587/12 - INCONSTITUCIONALIDADE RECONHECIDA.**

Tratando-se o transporte de táxi de um serviço público por excelência, não resta dúvida de que a sua concessão aos particulares, somente pode ser realizada mediante licitação do poder público, nos termos do artigo 175, caput, da Constituição Federal.

(TJMG - Arg Inconstitucionalidade 1.0024.12.335573-7/002, Relator(a): Des.(a) Antônio Carlos Cruvinel, ÓRGÃO ESPECIAL, julgamento em 28/10/2015, publicação da súmula em 06/11/2015)

Quando o Tribunal de Justiça declara de forma incidental a inconstitucionalidade da Lei 12.587, de 3 janeiro 2012, confirma a literalidade do art 175 da CF, exigindo o procedimento licitatório, por simplesmente entender ser o serviço de táxi como de necessidade pública.

Não obstante quando declarado pelo Tribunal de Justiça de Minas Gerais a inconstitucionalidade dos artigos 12 e 12A da Lei nº 12.587, de 3 janeiro 2012, outros posicionamentos surgem no mesmo sentido, reforçando o entendimento, que natureza jurídica do serviço de táxi é de caráter público, divergindo completamente do entendimento ora adotado pelo Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, quando concedeu a segurança por entender ser direito líquido e certo a transferência da titularidade do serviço para os sucessores do “*de cujus*”

APELAÇÃO CÍVEL - MANDADO DE SEGURANÇA - PERMISSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO DE TÁXI - FALECIMENTO DO PERMISSIONÁRIO - IMPOSSIBILIDADE DE TRANSFERÊNCIA A TERCEIROS - INCONSTITUCIONALIDADE DO ART. 12-A DA LEI FEDERAL Nº 12.587/12. - O Órgão Especial deste Egrégio TJMG, por ocasião do julgamento do Incidente de Arguição de Inconstitucionalidade nº 1.0024.12.335573-7/002, declarou a inconstitucionalidade do art. 12-A da Lei nº 12.587/12, incluído pela Lei nº 12.865/13. Assim, a exploração da prestação do serviço público de táxi em Belo Horizonte sob o regime de permissão, está sujeita a procedimento licitatório prévio (art. 175, CF/88), de modo a oportunizar a participação em condições de igualdade a todos os interessados.  
(TJ-MG - AC: 10000160755690001 MG, Relator: Belizário de Lacerda, Data de Julgamento: 31/01/2017, Câmaras Cíveis / 7ª CÂMARA CÍVEL, Data de Publicação: 06/02/2017)

Por ora urge ressaltar que, as divergências ocorrem no sentido de que por um lado a legislação federal entende ser o serviço de taxi como de mera utilidade pública, caracterizando o serviço, como um transporte individual de passageiros, concedido por meio de autorizações e prescindindo de prévio procedimento licitatório não se enquadrando, no entanto o que prevê art 175 da CF.

Por outro lado, o entendimento já pacificado pelo Tribunal de Justiça de Minas Gerais é no sentido que o serviço de táxi é de necessidade pública, sendo, a transferência para a prestação do serviço por meio de permissão, necessitando



de prévio procedimento licitatório, uma vez que se enquadra, na previsão do art 175 da CF, por ser considerado o serviço de táxi como de natureza pública.

### **3 INEXIGIBILIDADE DE LICITAÇÃO PARA O SERVIÇO DE TÁXI**

A Constituição da República Federativa do Brasil, em seu artigo 175, menciona que, os serviços públicos de necessidade para a população, serão regulamentados por meio de permissão ou concessão, sendo apenas delegado pelo poder público, a prestação do serviço.

Não obstante, quanto à delegação do serviço essencial à população por força do art 175 da CF essa deverá ser feita por meio de permissão ou concessão com a devida fixação de tarifas e itinerários, que será realizada pela administração direta, como de fato acontece com os transportes coletivos, que possuem rotas certas, horários certos e preços acessíveis para que toda população se beneficie do serviço.

O que de fato acontece com o transporte individual de passageiros, é distinto do que prevê o texto constitucional em seu art 175, uma vez que o alto custo das viagens torna o serviço de táxi como restritivo, não sendo utilizado por toda população, outra distinção de fácil percepção é no que diz respeito as diferentes rotas e diversos horários em que os taxistas trabalham, a cada dia em lugar e pelos mais variados horários, não havendo nem lugar e muito menos um horário fixo, diverso do transporte coletivo, que possui hora para começar e um itinerário a ser seguido todos os dias.

Por essa razão que foi publicada a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana 12.587, de 3 janeiro de 2012 que em seus artigos 12 e 12A, traz que o transporte individual de passageiros é de mera utilidade pública sendo concedido por meio de autorizações e, será transferido à titularidade aos sucessores do “*de cujus*” o que tira completamente o serviço de táxi da natureza de serviço público, prescindindo do procedimento licitatório, uma vez que o art 12 da Lei 12.587, de 3 janeiro 2012 prevê o serviço de táxi como de mera utilidade pública, concedido por meio de autorização e o art 175 CF traz que será por meio de concessão ou permissão a prestação de serviços públicos essenciais a população.

Sendo assim, a aplicação literal dos artigos 12 e 12 A da Lei nº 12.587, de 3 janeiro 2012 faz com o transporte individual de passageiro prescinda do procedimento licitatório, por não estar em conformidade com o art 175 da CF.

### **3.1 ENTENDIMENTO ATUAL ACERCA DA EXIGIBILIDADE OU NÃO DE LICITAÇÃO PARA O SERVIÇO DE TÁXI**

Em julgamento recente realizado pelo STF, o Ministro Gilmar Mendes, considerou ser o serviço de taxi como de mera utilidade, prestado no interesse do titular, mediante autorização do poder público o que de fato não se enquadra na previsão constante do texto constitucional em seu art 175 CF.

O que de fato aconteceu é que ao ser prolatada a decisão, o Ministro Gilmar Mendes, verificou a incoerência constante na interpretação da Lei nº 12.587, de 3 janeiro de 2012 em que a maioria dos Tribunais de Justiça, constantemente adotava o entendimento de que o serviço de táxi é de necessidade pública, devendo ser a prestação de serviço delegada por meio de concessão ou permissão.

Agravo regimental no recurso extraordinário. 2. Ação direta de inconstitucionalidade perante o Tribunal de Justiça estadual. 3. Serviço de transporte individual de passageiro. Táxis. Prorrogação das atuais autorizações ou permissões que estiverem com o prazo vencido, ou em vigor por prazo indeterminado, por 15 anos, admitida prorrogação por igual período. 4. Serviço de utilidade pública prestado por particular. Não caracterização como serviço público. 5. Inaplicabilidade do art. 175 ou do art. 37, XXI, da Constituição Federal. Inexigibilidade de licitação. 6. Necessidade de mera autorização do Poder Público para a prestação do serviço pelo particular. Competência do Município para estabelecer os requisitos autorizadores da exploração da atividade econômica. 7. Precedente do Plenário desta Corte: RE 359.444. Inteligência do art. 12-A da Lei 12.587/2012, com a redação dada pela Lei 12.865/2013. 8. Agravo regimental a que se nega provimento.

Essa divergência jurisprudencial se deu, pelo fato de não ser aplicado o art. 175 da Constituição ao serviço de transporte individual de passageiros, tendo em vista não se tratar o serviço individual de passageiros, atividade própria da Administração Pública, como acontece com o transporte coletivo de passageiros que é prestado dentro do município.

Quando, a prestação de serviço de transporte individual de passageiros é concedida por meio de autorização, não devem ser respeitados os princípios da isonomia e impessoalidade uma vez que fica a cargo da Administração Pública a discricionariedade para a prestação do serviço não havendo em que se falar em exigibilidade de licitação.

Ademais, ao ser instituída a Lei nº 12.587, de 3 janeiro de 2012 que dispôs sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, criou os meios alternativos de transporte para a locomoção das pessoas, haja vista a precariedade do transporte coletivo.

Não obstante, em seus arts 12 e 12A, da referida Lei Federal, trata sobre o transporte individual de passageiros (táxi) como uma alternativa de locomoção para as pessoas.

Cabe ressaltar ainda, que diferentemente do transporte coletivo em que as tarifas e os horários são fixados para que toda a população tenha acesso, no transporte individual de passageiros, o alto custo das viagens seja elas intermunicipal ou interestadual, torna-se de alguma forma essa prestação de serviço restrita, não sendo qualquer pessoa, que detenha condições financeiras para se beneficiar desse novo meio alternativo de transporte que é o serviço de táxi, não obstante os taxistas em questão, não possui um horário fixo para a prestação do serviço.

Contudo, os Tribunais adotavam entendimento que o serviço de táxi era de caráter público, pelo simples fato da Lei 12.587, de 3 janeiro de 2012 tratar de forma primitiva o transporte individual de passageiros e sua prestação ser regulamentados por meio da permissão.

Vale trazer a baila que, em 09 de Outubro de 2013 foi editada a Lei 12.865, alterou o referido art 12 da Lei nº 12.587, de 3 janeiro de 2012 trazendo um novo conceito, ao tratar o serviço de táxi como de mera utilidade pública.

A referida alteração trouxe entendimento que, a natureza jurídica do transporte individual de passageiros (táxi) como meramente privada, fazendo com que a prestação de serviço fosse formalizada por meio de autorizações, o que de fato prescindiria do prévio procedimento licitatório, haja vista não ser tratada as autorizações no art 175 da CF.

## CONCLUSÃO

O estudo do presente trabalho, possibilitou realizar uma análise mais profunda acerca do entendimento dos Tribunais, no que diz respeito a Lei nº 12.587, de 3 janeiro de 2012 quanto a exigibilidade ou não, de prévio procedimento licitatório nos termos do art 175 da CF no que se refere ao transporte individual de passageiros.

Com a entrada em vigor da Lei 12.587, de 3 janeiro de 2012 que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, trouxe como um dos principais aspectos os meios alternativos de transporte, haja vista a precariedade dos transportes públicos.

Como uma das principais mudanças que foram introduzidas pela Legislação Federal, o transporte individual de passageiros que são prestados por meio dos táxis foi uma delas.

Os artigos 12 e 12A, da Lei nº 12.587, de 3 janeiro de 2012 prevê, que o serviço de táxi será de mera utilidade pública e transferida a titularidade da prestação do serviço aos sucessores legítimos do “*de cujus*”.

Quando o serviço de táxi foi tratado pela Lei como de mera utilidade pública, e foi garantido como um direito hereditário aos sucessores do titular da prestação do serviço perde completamente a característica de serviço público.

Isso ocorreu pelo fato que, ao fazer uma interpretação restritiva da Constituição Federal, o art 175 traz que, os serviços de necessidade pública como nos casos do transporte coletivo de passageiros serão regulamentos por meio de concessão ou permissão.

Ademais, ao ser considerado o serviço de taxi como de mera utilidade pública nos termos do art 12 da Lei nº 12.587, de 3 janeiro de 2012, fez com que, em julgamento recente realizado pelo ministro Gilmar Mendes, a prevalência do entendimento que os serviços dos taxistas serão regulamentos por meio de autorizações e não por permissões conforme era adotado, pelos tribunais, inclusive pelo de Minas Gerais quando declarou a inconstitucionalidade dos artigos 12 e 12 A de forma incidental.

O entendimento recente do Superior Tribunal Federal, se deu pelo fato em que o transporte individual de passageiros segundo o art 12 da Lei nº 12.587, de 3 janeiro de 2012, é de mera utilidade pública, enquanto o art 175 da CF traz que

será por meio de permissão e concessão quando se tratar de serviços de necessidade pública.

Não obstante como sustentado ao longo do trabalho, os serviços públicos são aqueles que estão disponíveis, a toda população como acontece no caso do transporte coletivo de passageiros.

Os serviços de transporte individual de passageiros, cuja sua prestação é transferida aos taxistas e restritiva a certa parte da população, uma vez que, o alto valor das viagens, faz com que, nem todas pessoas tenham condições financeiras de usufruir desse meio alternativo de transporte.

Por essa razão, por haver uma Lei Federal nº 12.587, de 3 janeiro de 2012, que em seus artigos 12 e 12 A, traz que o transporte individual de passageiros é um serviço de mera utilidade pública, e que em caso de falecimento do titular da prestação do serviço será transferido aos sucessores legítimos, faz com que haja a inexigibilidade de licitação por ser o serviço de táxi um transporte individual e não público.

Não se enquadrando na previsão do art 175 da CF, haja vista que este fala de serviços essenciais de necessidade pública, regulamentados por meio de permissão e concessão, enquanto a Lei nº 12.587, de 3 janeiro de 2012, fala do serviço prestado pelos taxistas como de mera utilidade pública que segundo o ministro Gilmar Mendes faz com que o transporte individual de passageiros seja regulamentado por meio das autorizações.

Uma vez, garantido o direito hereditário aos sucessores conforme art 12A da Lei nº 12.587, de 3 janeiro 2012, faz com que o serviço de táxi seja privado e não público, uma vez que quando de natureza pública é transferido somente a prestação do serviço e não a titularidade, sendo que, por essas peculiaridades de ser o serviço de taxi como de mera utilidade pública, sendo restrita a certa parte da população, devendo ser regulamentado por meio de autorizações, faz se concluir a inexigibilidade de licitação para o serviço de táxi, uma vez não ser serviço público conforme prevê o art 175 da Constituição Federal.

## INELIGIBILITY OF PUBLIC BIDDING IN TAXI SERVICE'S AUTHORIZATION, HEREDITARY IN HEIR'S RIGHTS

**ABSTRACT:** Law n. 12,587 of January 3<sup>rd</sup>, 2012, which created the National Policy on Urban Mobility, regulated taxi service as a mere public utility in its articles n. 12 and 12-A and it may be transferred to the dead' heirs. It has to be regulated by authorization, without prior bidding procedure. So, as given by the Law, would taxi service require a bid? How are the courts positioning themselves on the divergence between the Constitution and articles 12 and 12-A of the Law n. 12,587 of 2012? Therefore, the general objective of the present work will be to analyze the juridical nature of taxi service through a bibliographical and jurisprudential research, as well as to examine the existing jurisprudential divergences, in order to demonstrate the inexistence of bidding for taxi service.

**Keywords:** Law n. 12,587 of 2012. Inexistence of Bidding. Taxi Service. Private Service. Heir's Hereditary.

### REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília-DF. Disponível: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 04 out 2017

\_\_\_\_\_. Lei n 12.587, de 3 de janeiro 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis n<sup>os</sup> 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei n<sup>o</sup> 5.452, de 1<sup>o</sup> de maio de 1943, e das Leis n<sup>os</sup> 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)> Acesso em: 20 jun 2018.

\_\_\_\_\_. Lei n. 12.865, de 09 de outubro de 2013. Alterou a lei n. 12.587, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/CCIVil\\_03/\\_Ato2011-2014/2013/Lei/L12865.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12865.htm)> . Acesso em: 15 abr. 2017.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal Federal. Agravo Regimental no Recurso Extraordinário n. 1002310. Relator: Ministro Gilmar Mendes. Brasília 30 de outubro de 2017. Órgão Julgador: Segunda Turma. Disponível em: <<http://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5065460>> . Acesso em: 12 mai. 2018.

\_\_\_\_\_. Tribunal de Justiça de Minas Gerais, TJMG- Trata-se de Incidente de Arguição de Inconstitucionalidade: de n. 1.0024.12.335573-7/002 MG. Relator: Antônio Carlos Cruvinel. Minas Gerais, 28 de outubro, de 2015, Órgão Especial, Data de Publicação: 06 nov.2015. Disponível em:

<[http://www4.tjmg.jus.br/juridico/sf/proc\\_resultado2.jsp?listaProcessos=10024123355737002](http://www4.tjmg.jus.br/juridico/sf/proc_resultado2.jsp?listaProcessos=10024123355737002)> . Acesso em 15 jul. 2018.

\_\_\_\_\_. Tribunal de Justiça de Minas Gerais, TJMG- Apelação Cível: 10000160755690001 MG. Relator: Belizário de Lacerda, Minas Gerais, 31 de janeiro de 2017. Câmaras Cíveis / 7ª CÂMARA CÍVEL. Data de Publicação: 06 de fevereiro de 2017. Disponível em: <[http://www5.tjmg.jus.br/jurisprudencia/pesquisaNumeroCNJEspelhoAcordao.do;jsessionid=96BCD54B284B7CE75954D1AD0F568B7A.juri\\_node2?numeroRegistro=1&totalLinhas=1&linhasPorPagina=10&numeroUnico=1.0000.16.075569-0%2F001&pesquisaNumeroCNJ=Pesquisar](http://www5.tjmg.jus.br/jurisprudencia/pesquisaNumeroCNJEspelhoAcordao.do;jsessionid=96BCD54B284B7CE75954D1AD0F568B7A.juri_node2?numeroRegistro=1&totalLinhas=1&linhasPorPagina=10&numeroUnico=1.0000.16.075569-0%2F001&pesquisaNumeroCNJ=Pesquisar)>. Acesso em 24 jun. 2018.

\_\_\_\_\_. Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, TJRJ- Trata-se de Mandado de Segurança: 00268061420168190000 RJ. Relator: Lindolpho Morais Marinho, 24 de novembro de 2016. 16ª SEXTA CÂMARA CÍVEL . Data de Publicação: 02 de dezembro de 2016. Disponível em: <<http://www4.tjrj.jus.br/portaDeServicos/montarProcesso?txtNumero=2016.004.01796&codTipProc=2&codCNJ=0026806-14.2016.8.19.0000&indExibCodProc=N&USER=>>. Acesso em 30 jun. 2018.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 23. ed. São Paulo: Atlas, 2010, p. 101.

MARINELA, Fernanda. **Direito Administrativo**. 12. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

MEIRELLES, Helly Lopes. (2001). **Direito Administrativo Brasileiro**. 26 ed. São Paulo: Malheiros, 2001.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. 16 ed. São Paulo: Malheiros, 2015.