



CONGRESSO NACIONAL  
DEPUTADO CARLOS ZARATTINI

**EMENDA Nº - CMMMPV 1305/2025  
(à MPV 1305/2025)**

Dê-se nova redação à Medida Provisória nos termos dos itens 1 e 2 a seguir.

**Item 1** – Acrescentem-se parágrafo único ao art. 3º e art. 4º à Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, ambos na forma proposta pelo art. 4º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

**“Art. 3º .....**

**Parágrafo único.** O taxista poderá ceder os direitos decorrentes da autorização para exploração do serviço de táxi para outro taxista, inclusive por sucessão legítima, desde que o taxista, cessionário ou herdeiro, preencha os requisitos previstos na legislação local, com a anuência do poder público municipal ou distrital.” (NR)

**“Art. 4º** Fica garantida aos associados de sociedades cooperativas de taxistas a cessão de direitos à exploração do serviço de táxi juntamente com a transferência patrimonial referente à quota-parte do capital social da cooperativa, desde que haja a anuência do poder público local e o cessionário ou herdeiro cumpra os requisitos definidos na lei municipal ou distrital.” (NR)

**Item 2** – Acrescente-se art. 4º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

**“Art. 4º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

**‘Art. 18. ....**

.....

**IV – definir os requisitos para a cessão dos direitos à exploração dos serviços de transporte público individual**



lexEdit  
CD252152314000

de passageiros (táxi), respeitando-se os direitos já previstos nas normas municipais vigentes.' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

## JUSTIFICAÇÃO

Proponho a presente emenda a Medida Provisória nº 1305/2025 para alterar a Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a fim de garantir o direito à cessão não onerosa dos direitos à exploração do serviço de transporte público individual de passageiros e atribuir aos Municípios a competência para definir os seus requisitos.

A Lei nº 12.865, de 2013, incluiu o artigo 12-A, §§ 1º, 2º e 3º na Lei 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana para tratar da transferência do direito à exploração de serviços de táxi entre vivos e por sucessão.

Por maioria de votos dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, em sede de controle concentrado, os parágrafos 1º, 2º e 3º do artigo 12-A da lei 12.587, de 2012, foram declarados inconstitucionais. Houve modulação para que a produção de efeitos da inconstitucionalidade acontecesse a partir de 05 de abril de 2025.

Como bem destacou o Excelentíssimo Ministro Gilmar Mendes ao votar favoravelmente à modulação dos efeitos:

- A declaração de inconstitucionalidade das normas impugnadas "leva a uma situação de extrema insegurança jurídica às relações já consolidadas, em relação àqueles que detinham a outorga do serviço de táxi, usando-o como fonte de renda; àqueles que adquiriram a outorga por meio de transferência para o mesmo fim; ou ainda àqueles que receberam por herança o direito de sua exploração". (grifei)
- "Ademais, as normas declaradas inconstitucionais possuem relação direta com a política de mobilidade urbana praticada em mais de 5.000 municípios em todo o país - e, em alguns deles, inclusive, consolida práticas



admitidas há longa data pelas legislações locais e/ou consagradas pelos respectivos usos e costumes - , do que se infere que a declaração de constitucionalidade de que se trata, além de ter inevitável repercussão nos sistemas viário e de transporte público, bem como no trânsito e na qualidade de vida das pessoas, também apresenta desdobramentos importantes nas searas econômica e social, já que muitas famílias, ainda hoje, têm como atividade exclusiva ou principal a exploração dos serviços de táxi, sendo tal atividade, a um só tempo, responsável por sua subsistência e, ainda, frequentemente, consubstanciadora de seu patrimônio mínimo, estando caracterizado, outrossim, o excepcional interesse social. (grifei)

Os Ministros Alexandre de Moraes, Edson Fachin, Marco Aurélio e Dias Toffoli votaram pela improcedência da ADI nº 5337. Dentre outros fundamentos, observa-se que o conceito de utilidade pública adotado para o serviço de táxi se difere dos conceitos de permissão e concessão, uma vez que estes são atos administrativos que mantém a titularidade do serviço em favor do Estado, o qual apenas concede ou permite que particulares substituam ou complementem a atividade estatal por meio de procedimento licitatório.

Já o serviço de táxi - de utilidade pública - consiste na exploração de um serviço privado mediante autorização, fiscalização e regulação do poder público local, não havendo que se falar em necessidade de procedimento licitatório.

Nesse sentido, como salientado pelo Excelentíssimo Ministro Edson Fachin, em seu voto pela improcedência da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 5337, há que se temperar a aplicação dos princípios constitucionais. Veja-se:

1. Em primeiro lugar, o serviço de táxi, em razão de sua natureza de serviço de utilidade pública, prestado por particular, não se vincula às exigências licitatórias insculpidas nos arts. 37, XXI, e 175 da CRFB/88. Em outras palavras, as elevadas exigências de moralidade, isonomia e igualdade de chances que caracterizam este



regime jurídico não se aplicam, em igual intensidade, ao serviço de táxi.(grifei)

Diversos Municípios já se manifestaram no sentido de que não autorizarão mais a transferência de direitos a partir de 4 de abril de 2025, mesmo havendo legislações municipais em plena vigência, o que implicará a judicialização da matéria em larga escala no país.

O artigo 30, inciso I da Constituição Federal estabelece que compete aos Municípios legislar sobre assuntos de interesse local. Os artigos 12 e 18, I da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, definem, respectivamente, que o serviço de táxi é considerado um serviço de utilidade pública e que a regulamentação dos serviços de transporte urbano é atribuição dos Municípios.

A partir de tal competência, desde 1969, mais de 5.000 Municípios editaram as suas leis, decretos, portarias, regulamentos e demais normas infralegais cuidando do serviço de táxi, a forma de seleção e os requisitos para transferência dos direitos. Tal cenário, justificou a opção de milhares de pessoas e suas famílias que dedicaram suas vidas profissionais e seus recursos ao segmento do táxi, contando com a possibilidade de sucessão e da transferência de tais direitos.

Apenas a título de exemplo, no Município de São Paulo, o artigo 19 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, em plena vigência, permite a transferência de alvará de estacionamento, nos termos dos artigos 19 e 21, *in verbis*:

Art. 19 - Fica permitida a transferência de alvará de estacionamento de pessoas jurídicas ou físicas para quem, satisfazendo as exigências legais e regulamentares, possa executar o serviço de transporte individual de passageiros por meio de táxi.

Art. 21 - Atendidas as formalidades legais e regulamentares, a transferência do Alvará será procedida mediante o cancelamento do anterior e expedição de outro em nome do adquirente do veículo, e pelo prazo restante do primitivo.

A lei vigora há mais de 50 (cinquenta) anos, consolidando situações fáticas já detalhadamente expostas na ementa do julgamento da ADI 5337. Ademais, a vedação da transferência implica restrição à liberdade profissional, uma vez que o veículo táxi utilizado não terá



qualquer valor caso o adquirente, outro taxista, não possa explorar a sua profissão, cujo direito decorre do texto constitucional e da legislação.

É importante lembrar que os veículos táxis são majoritariamente adquiridos por meio de financiamento bancário com prazo médio de 60 meses, além de contar com os benefícios fiscais relativos ao IPI e ao ICMS, os quais devem ser pagos integralmente na hipótese de alteração da categoria de táxi para veículo particular, ou seja, na hipótese de falecimento, além das dívida bancária, a família ainda terá de arcar com os tributos, caso tenha de modificar a categoria do veículo pela vedação à transferência.

Há mais de 600 mil taxistas e suas famílias que sobrevivem única e exclusivamente do serviço de táxi. É bastante comum o cenário familiar com o avô taxista, o filho taxista e o neto taxista. O investimento no veículo táxi é muitas vezes o único patrimônio familiar e o serviço a única fonte de sustento.

Outro ponto importante é que a possibilidade de cessão gratuita dos direitos de exploração do serviço de táxi não interfere na liberdade do poder público local quanto à expansão ou redução do número de autorizatários com base na sua política de mobilidade urbana, independentemente do direito à transferência dos direitos entre vivos ou por sucessão legítima.

A reserva de mercado e a comercialização de outorgas adotadas como fundamento para decidir pelo Excelentíssimo Ministro Luiz Fux (Relator) não mais subsistem, especialmente a partir da dominação do mercado pelas empresas de aplicativos que levou muitos taxistas a abandonarem a profissão e acabar com a cobrança de valores.

Os recentes editais lançados pela Prefeitura de São Paulo confirmam que os alvarás de estacionamento têm sido outorgados a taxistas que atendam os requisitos legais<sup>1</sup> sem qualquer necessidade de se impedir a cessão não onerosa a terceiros e por sucessão.

A relevância da medida está assentada na evidente alteração da situação de fato que gerou a procedência da ADI 5337, uma vez que: (i) as plataformas de transporte neutralizaram a

---

[1] [https://capital.sp.gov.br/web/mobilidade/w/saiba\\_como\\_e\\_e\\_como\\_funciona/taxi/369011](https://capital.sp.gov.br/web/mobilidade/w/saiba_como_e_e_como_funciona/taxi/369011)



comercialização de outorgas; (ii) a concorrência fez com que milhares de taxistas depositassem as suas outorgas; (iii) há diversos editais em andamento para seleção de novos taxistas, o que comprova que a cessão de direitos à exploração não mitiga e não impacta na liberdade do poder público local de outorgar livremente autorizações; (iii) por não se tratar de serviço público, a aplicação do artigo 5º e 37 da CF/88 e os princípios da isonomia e da impessoalidade não incidem com a mesma intensidade em razão do conceito de utilidade pública; (iv) o princípio da segurança é violado pelo fato de que milhares de taxistas investiram suas vidas e seu patrimônio no táxi sem imaginar que após quase 60 anos do início da vigência das leis locais, haveria a proibição.

A urgência decorre do fato de que, **a partir de 4 de abril de 2025**, quando expirou o prazo concedido na modulação de efeitos estipulada na ADI 5337, os Municípios e o Distrito Federal poderão criar óbices às transferências, o que causará pesados danos aos taxistas e suas famílias, sobretudo àqueles que possuem financiamento bancário e se valeram dos benefícios fiscais do ICMS e do IPI, bem como aos associados em cooperativas cuja filiação exige a titularidade da outorga, razão pela qual gerará a distribuição de milhares de ações judiciais para discutir a vigência das legislações locais e distrital, que preveem e garantem as transferências.

Por estas razões, submeto a presente emenda e gostaria de contar com o apoio para sua aprovação.

Sala da comissão, 16 de julho de 2025.

**Deputado Carlos Zarattini  
(PT - SP)**



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252152314000>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Zarattini

