



MENSAGEM DE VETO TOTAL AO PROJETO DE LEI Nº 007/2025

Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara Municipal,

Cumpre comunicar-lhes que, na forma do disposto no artigo 46 da Lei Orgânica do Município, decido VETAR INTEGRALMENTE o Projeto de Lei Legislativo n.º 67/2025, de autoria do Poder Legislativo, o qual “Acrescenta dispositivos a Lei Municipal nº 1771, de 19 de setembro de 2023 que: Dispõe sobre o Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros com o Uso de Plataformas Tecnológicas de Transporte no Município de Canarana-MT, e dá outras providências”.

RAZÕES DO VETO

O texto aprovado pela Câmara limita o número de empresas de transporte por aplicativo e de motoristas que podem operar no Município.

Tal restrição contraria os seguintes dispositivos da Constituição Federal: Art. 1º, IV – consagra o princípio da livre iniciativa como fundamento da República; Art. 5º, XIII – assegura o livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão; Art. 22, XI – estabelece que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte, cabendo aos Municípios apenas suplementar a legislação federal; Art. 30, I e V – conferem ao Município competência para legislar sobre interesse local e organizar os serviços públicos, mas não autorizam restrições desproporcionais a atividades privadas; Art. 170, caput e IV – fixa como princípios da ordem econômica a livre concorrência e a valorização do trabalho humano, devendo a intervenção estatal ser mínima e proporcional.

No **Recurso Extraordinário nº 1.054.110/SP (Tema 1.022 da Repercussão Geral)**, o Supremo Tribunal Federal fixou a seguinte tese:

“Direito constitucional. Recurso Extraordinário. Repercussão Geral. Transporte individual remunerado de passageiros por aplicativo . livre iniciativa e livre concorrência. 1. Recurso Extraordinário com repercussão geral interposto contra acórdão que declarou a inconstitucionalidade de lei municipal que proibiu o transporte individual remunerado de passageiros por motoristas cadastrados em aplicativos como Uber, Cabify e 99. 2 . A questão constitucional suscitada no recurso



*diz respeito à licitude da atuação de motoristas privados cadastrados em plataformas de transporte compartilhado em mercado até então explorado por taxistas. 3. As normas que proíbam ou restrinjam de forma desproporcional o transporte privado individual de passageiros são inconstitucionais porque: (i) não há regra nem princípio constitucional que prescreva a exclusividade do modelo de táxi no mercado de transporte individual de passageiros; (ii) é contrário ao regime de livre iniciativa e de livre concorrência a criação de reservas de mercado em favor de atores econômicos já estabelecidos, com o propósito de afastar o impacto gerado pela inovação no setor; (iii) a possibilidade de intervenção do Estado na ordem econômica para preservar o mercado concorrencial e proteger o consumidor não pode contrariar ou esvaziar a livre iniciativa, a ponto de afetar seus elementos essenciais. Em um regime constitucional fundado na livre iniciativa, o legislador ordinário não tem ampla discricionariedade para suprimir espaços relevantes da iniciativa privada. 4. A admissão de uma modalidade de transporte individual submetida a uma menor intensidade de regulação, mas complementar ao serviço de táxi afirma-se como uma estratégia constitucionalmente adequada para acomodação da atividade inovadora no setor. Trata-se, afinal, de uma opção que: (i) privilegia a livre iniciativa e a livre concorrência; (ii) incentiva a inovação; (iii) tem impacto positivo sobre a mobilidade urbana e o meio ambiente; (iv) protege o consumidor; e (v) é apta a corrigir as ineficiências de um setor submetido historicamente a um monopólio “de fato”. 5. A União Federal, no exercício de competência legislativa privativa para dispor sobre trânsito e transporte (CF/1988, art. 22, XI), estabeleceu diretrizes regulatórias para o transporte privado individual por aplicativo, cujas normas não incluem o controle de entrada e de preço. Em razão disso, a regulamentação e a fiscalização atribuídas aos municípios e ao Distrito Federal não podem contrariar o padrão regulatório estabelecido pelo legislador federal. 6. **Recurso extraordinário desprovido, com a fixação das seguintes teses de julgamento: “1. A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e 2. No exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (CF/1988, art. 22, XI)”.***



(STF - RE: 1054110 SP, Relator.: ROBERTO BARROSO, Data de Julgamento: 09/05/2019, Tribunal Pleno, Data de Publicação: 06/09/2019)

Em outras palavras, o STF reconheceu que os Municípios podem regulamentar e fiscalizar a atividade, mas **não podem impor barreiras arbitrárias que reduzam a concorrência, prejudiquem os trabalhadores e limitem a livre escolha do consumidor.**

Ademais, a legislação federal aplicável – notadamente a **Lei nº 12.587/2012** (Política Nacional de Mobilidade Urbana) e a **Lei nº 13.640/2018** – disciplina de forma abrangente o transporte privado individual de passageiros. Esses diplomas legais conferem aos Municípios competência para **regulamentar aspectos locais, fiscalizar a prestação do serviço e arrecadar os tributos correspondentes**, mas não outorgam poder para limitar o número de empresas ou motoristas atuantes no setor.

Por fim, ainda que se superassem os vícios acima apontados, o Projeto de Lei nº 67/2025 mostra-se, *data vênia*, prejudicial ao interesse coletivo. Sua aprovação acarretaria os seguintes efeitos concretos:

- **Redução da oferta de transporte** – ao limitar o número de motoristas e de plataformas, a população ficaria com menos opções de deslocamento;
- **Aumento artificial de preços** – a restrição da concorrência favoreceria poucas empresas, gerando um mercado concentrado e impondo tarifas mais elevadas ao consumidor;
- **Restrição à geração de renda** – motoristas locais interessados em se cadastrar em novas plataformas seriam impedidos, comprometendo oportunidades de trabalho formal e de complemento de renda para diversas famílias;
- **Risco de judicialização** – a eventual sanção do projeto resultaria, com grande probabilidade, em ações judiciais movidas por empresas, motoristas e usuários, expondo o Município a questionamentos de constitucionalidade e ilegalidade, pedidos de indenização e desgastes institucionais.



Portanto, sob as perspectivas **econômica, social e administrativa**, a medida não apenas contraria a ordem constitucional, como também **atinge o interesse público**, ao reduzir a liberdade de escolha do cidadão, encarecer o serviço e restringir oportunidades de renda e mobilidade.

CONCLUSÃO

Diante do exposto, submeto à elevada apreciação dos Senhores Vereadores as razões do presente veto, confiando na manutenção da ordem jurídica e no respeito ao princípio da separação dos poderes.

Reitero, meu respeito ao trabalho legislativo desta Casa, mas é dever do Poder Executivo obstar iniciativas que, embora bem-intencionadas, revelem-se incompatíveis com a Constituição, com a lei federal e com o interesse público.

Atenciosamente,

Canarana/MT, 07 de outubro de 2025.

VILSON BIGUELINI
Prefeito Municipal

ULYSSES
COELHO
OHLAND:04384
010184

Digitally signed by
ULYSSES COELHO
OHLAND:04384010184
Date: 2025.10.07
14:26:15 -03'00'

ULYSSES COELHO OHLAND
Procurador Geral do Município