
MENSAGEM Nº. 082/2026

À sua Excelência o Senhor
Eriko Samuel Xavier de Oliveira
Presidente da Câmara Municipal do Natal

Natal, 22 de maio de 2026.

Senhor Presidente,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos do parágrafo 1.º do art. 43 da Lei Orgânica do Município de Natal, decidi vetar integralmente o **Projeto de Lei n.º 35/2024**, de autoria da Vereadora Nina Souza, subscrito pelo Vereador Pedro Henrique, aprovado em sessão plenária realizada no dia 29 de abril de 2026, que ***Dispõe sobre a proibição do transporte de menores de 14 (quatorze) anos desacompanhados de pais ou responsáveis legais em veículos de aplicativos e táxis no Município de Natal e dá outras providências***, por afronta a sobre matéria inserida no campo da competência legislativa privativa da União, nos termos do art. 22, inciso XI, da Constituição Federal, e a competência municipal regulamentar não autoriza a criação de proibição geral e abstrata de transporte de determinada categoria de passageiro, sobretudo quando tal vedação repercute diretamente sobre a liberdade de locomoção, sobre a livre iniciativa, sobre a atividade econômica privada e sobre o próprio regime jurídico nacional dos transportes.; na forma das **RAZÕES DE VETO INTEGRAL**, adiante explicitadas.

RAZÕES DE VETO

Vê-se que o Poder Legislativo Municipal pretende instituir proibição relativa ao transporte de menores de 14 (quatorze) anos desacompanhados de pais ou responsáveis legais em veículos de aplicativos e táxis no Município de Natal, impondo obrigações às plataformas de aplicativos e à STTU, prevendo adesivos informativos obrigatórios nos veículos e cominando multa ao motorista e ao aplicativo em caso de descumprimento, com possibilidade de suspensão por prazo indeterminado em caso de reincidência. Em que pesem as boas intenções do legislador



e a relevância temática da proposição, especialmente quanto à proteção de crianças e adolescentes, por razões estritamente jurídicas, o projeto de lei em apreço não merece prosperar.

Inicialmente, a minuta legal versa sobre matéria inserida no campo da competência legislativa privativa da União, nos termos do art. 22, inciso XI, da Constituição Federal, porquanto interfere diretamente na disciplina de trânsito e transporte, inclusive no regime de prestação do serviço de táxi e do transporte remunerado privado individual de passageiros intermediado por plataformas tecnológicas.

Com efeito, compete à União estabelecer normas gerais e uniformes sobre trânsito e transporte, cabendo aos Municípios regulamentar aspectos locais e fiscalizatórios, nos limites da legislação federal aplicável. No caso do transporte remunerado privado individual de passageiros por aplicativos, a matéria encontra disciplina na Lei Federal nº 12.587/2012, alterada pela Lei Federal nº 13.640/2018, que conferiu aos Municípios e ao Distrito Federal competência para regulamentar e fiscalizar a atividade, observadas as diretrizes federais.

Todavia, a competência municipal regulamentar não autoriza a criação de proibição geral e abstrata de transporte de determinada categoria de passageiro, sobretudo quando tal vedação repercute diretamente sobre a liberdade de locomoção, sobre a livre iniciativa, sobre a atividade econômica privada e sobre o próprio regime jurídico nacional dos transportes. Nesse sentido, a proposição ultrapassa os limites da competência municipal ao estabelecer restrição material ampla ao serviço de transporte, criando hipótese de vedação não prevista na legislação federal de regência.

Colaciona-se, a título ilustrativo, precedente do Supremo Tribunal Federal:

DIREITO CONSTITUCIONAL. AÇÃO DIRETA. CONVERSÃO DE REFERENDO EMJULGAMENTO DE MÉRITO. LEI 18.156/2025 DO ESTADO DE SÃO PAULO. TRANSPORTE INDIVIDUAL PRIVADO REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETAS. REGULAMENTAÇÃO ESTADUAL. USURPAÇÃO DA COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO. DIRETRIZES DA POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE. TRÂNSITO E TRANSPORTE. VIOLAÇÃO À LIVRE INICIATIVA, À LIVRE CONCORRÊNCIA E À DEFESA DO CONSUMIDOR. AÇÃO DIRETA JULGADA PROCEDENTE. (...) 3. A Constituição atribui à União competência privativa para legislar sobre trânsito e transportes (CF, art. 22, IX e XI), de modo a garantir uniformidade normativa em todo o território nacional. 4. A Lei 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana),



com a redação dada pela Lei 13.640/2018, atribui exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal a regulamentação e fiscalização do transporte remunerado privado individual de passageiros. A jurisprudência da CORTE reconhece a inconstitucionalidade de leis estaduais que disciplinam transporte individual de passageiros, por invadirem competência privativa da União. (...) 5. O transporte individual privado de passageiros por aplicativos constitui atividade econômica de natureza privada, submetida ao regime da livre iniciativa, admitida a regulamentação de aspectos mínimos relacionados à segurança e fiscalização dos serviços. (STF ADI 7852/SP, Rel. Min. Alexandre de Moraes, Tribunal Pleno, DJe 07/01/2026)

Além disso, a proposição também revela vício material por violação aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade. Isso porque a vedação foi formulada de maneira ampla, absoluta e indistinta, sem considerar situações legítimas e socialmente relevantes em que adolescentes menores de 14 anos podem necessitar de transporte individual, inclusive mediante autorização expressa dos pais ou responsáveis.

A norma não distingue, por exemplo, deslocamentos escolares, consultas médicas, retorno para casa, atividades esportivas, culturais ou religiosas, situações de urgência, deslocamentos previamente autorizados pelos responsáveis por meio da própria plataforma. Desse modo, embora a proteção de crianças e adolescentes constitua finalidade constitucionalmente legítima, o meio eleito pelo projeto mostra-se excessivo, por impor proibição absoluta, sem gradação, exceções, critérios objetivos ou mecanismos menos gravosos de controle.

A proposição, portanto, pode produzir efeito contrário ao interesse público pretendido, dificultando o acesso de menores a serviços essenciais e criando entraves à mobilidade urbana de famílias que, por razões laborais, sociais ou econômicas, utilizam tais serviços como forma ordinária de deslocamento. Há, ainda, potencial restrição indevida à liberdade de locomoção, prevista no art. 5º, XV, da Constituição Federal, bem como ao direito de organização familiar, na medida em que impede que pais ou responsáveis autorizem, de modo legítimo e controlado, o deslocamento de seus filhos por meio de táxi ou transporte por aplicativo.

Outro ponto relevante diz respeito ao regime sancionatório previsto no projeto. O §3º do art. 1º dispõe que o descumprimento da lei implicará multa ao motorista e ao aplicativo em igual valor. Contudo, o projeto não define o valor da multa, seus critérios de gradação, a autoridade competente para aplicação, o procedimento administrativo, as hipóteses de defesa e recurso, a



forma de apuração da responsabilidade, a caracterização da reincidência ou a destinação dos valores arrecadados.

A ausência desses elementos compromete a segurança jurídica e viola a exigência de tipicidade mínima em matéria sancionatória administrativa, pois não se admite a imposição de penalidades sem parâmetros normativos suficientes, objetivos e previamente definidos.

Também merece censura a previsão constante do inciso I do §3º do art. 1º, segundo a qual a contumácia poderá implicar suspensão por prazo indeterminado. Tal previsão mostra-se materialmente incompatível com os princípios da proporcionalidade, da razoabilidade, da segurança jurídica e do devido processo legal substantivo, uma vez que admite penalidade gravosa, sem delimitação temporal, sem critérios de aplicação e sem procedimento específico.

Como se sabe, sanções administrativas devem ser certas, proporcionais, motivadas e submetidas a procedimento que assegure contraditório e ampla defesa, não sendo juridicamente adequada a previsão genérica de suspensão por prazo indeterminado.

Também há impropriedade na responsabilização simultânea e automática do motorista e do aplicativo em igual valor, sem que o projeto estabeleça critérios de culpa, participação, controle ou capacidade de intervenção da plataforma em cada caso concreto.

A responsabilização administrativa deve guardar nexos com a conduta infracional, não sendo suficiente atribuir penalidade de modo abstrato e uniforme a sujeitos que podem ter graus distintos de participação ou conhecimento do fato.

Ademais, o projeto impõe às plataformas de aplicativos a obrigação de fornecer adesivos informativos a serem obrigatoriamente colocados nos veículos.

Tal imposição cria encargo econômico direto a agentes privados, sem demonstração de necessidade, adequação, proporcionalidade ou estudo mínimo quanto aos impactos regulatórios e operacionais da medida.

A proposição também apresenta deficiência redacional relevante ao empregar a expressão veículos de aplicativos, conceito juridicamente impreciso. A legislação federal utiliza a expressão transporte remunerado privado individual de passageiros, o que reforça a insegurança interpretativa da norma proposta.

No tocante à STTU, o projeto impõe expressamente à autarquia municipal o dever de informar motoristas sobre a obrigatoriedade instituída pela lei. A observância da vedação



também demandaria atuação fiscalizatória do órgão quanto a critério não previsto previamente pelo gestor municipal nem pela legislação federal, ampliando suas atribuições administrativas.

Contudo, o art. 61, §1º, II, b, da Constituição Federal de 1988, aplicável aos Municípios por simetria, reserva ao Chefe do Poder Executivo a iniciativa privativa de projetos de lei que versem sobre organização administrativa, criação de atribuições para órgãos públicos, estruturação de serviços e matérias que impliquem encargos e obrigações para a Administração Pública.

A norma é reproduzida no plano municipal, nos termos da Lei Orgânica do Município de Natal, especificamente nos arts. 21, incisos IX e X, e 39, §1º, senão veja-se:

Art. 21. Compete à Câmara Municipal, com a sanção do Prefeito, não exigida esta para o especificado no Art. 22, Inciso III, legislar sobre todas as matérias de competência do Município, especialmente sobre: (...) IX criação, estruturação e atribuições das Secretarias Municipais e dos órgãos da administração direta e indireta do Município, correspondendo autarquias, fundações, empresas públicas e sociedades de economia mista; X matéria financeira e orçamentária; (...) Art. 39. A iniciativa dos projetos de lei cabe a qualquer Vereador, ao Prefeito e a três por cento do eleitorado registrado na última eleição. §1º. É de competência privativa do Prefeito a iniciativa de projetos de lei que disponham sobre as matérias constantes dos incisos I, II, III, VI, VIII, IX e X, do artigo 21, desta Lei.

Assim, além dos vícios materiais acima apontados, verifica-se também vício de iniciativa, na medida em que a proposição parlamentar interfere na organização e no funcionamento da Administração Pública municipal, especialmente ao impor atribuições e deveres à STTU.

Por tais fundamentos, a proposição legislativa em análise padece de inconstitucionalidade formal orgânica, por violação ao sistema constitucional de repartição de competências; de vício de iniciativa, por usurpação da competência privativa do Chefe do Poder Executivo; e de vícios materiais, notadamente por ofensa à proporcionalidade, razoabilidade, segurança jurídica, devido processo legal substantivo, liberdade de locomoção e livre iniciativa.



Ante o exposto, opino pelo **VETO INTEGRAL** ao Projeto de Lei n.º 35/2024, de autoria da Vereadora Nina Souza, subscrito pelo Vereador Pedro Henrique, em razão das inconstitucionalidades e antijuridicidades acima fundamentadas.

Atenciosamente,

PAULO EDUARDO DA COSTA FREIRE
Prefeito

