

## **COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO**

### **PROJETO DE LEI Nº 1.493, DE 2022**

Estabelece normas gerais para assegurar a inclusão dos profissionais e das atividades em transporte das categorias "mototaxi" e "motoboy", regulamentado pela lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009 nas políticas públicas de infraestrutura de mobilidade urbana, para atender a implantação de projetos de transporte nas comunidades de bairro dos territórios dos municípios. Altera a lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e dá outras providências.

**Autor:** Deputado NEREU CRISPIM

**Relator:** Deputado ÍCARO DE VALMIR

#### **I- RELATÓRIO**

O Projeto de Lei nº 1.493, de 2022, de autoria do Deputado Nereu Crispim, visa promover a integração das atividades dos profissionais de mototáxi e motoboy — regulamentadas pela Lei nº 12.009, de 2009 — à Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587, de 2012).

Apresentada à mesa diretora, a matéria seguirá apreciação conclusiva pelas comissões, conforme Art. 24, II do RICD, tendo sido despachada às Comissões de Viação e Transportes; Desenvolvimento Urbano e Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD).

A matéria já foi apreciada pela Comissão de Viação e Transportes, que aprovou substitutivo no qual não se impõe a obrigatoriedade



\* C D 2 5 3 1 3 3 2 8 5 2 2 0 0 \*

direta da inclusão desses serviços nos sistemas municipais de mobilidade, mas se estabelece que a sua avaliação seja obrigatória no processo de elaboração dos planos de mobilidade urbana.

Durante a tramitação nesta comissão, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

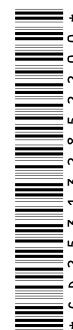
## II- VOTO DO RELATOR

O substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transportes representa um avanço importante no reconhecimento institucional dos serviços de mototáxi e motofrete, equilibrando a valorização dessas atividades com o respeito à autonomia municipal, conforme previsto na Constituição Federal.

O texto original do projeto buscava assegurar a inclusão direta e obrigatória dessas categorias no âmbito das políticas públicas de mobilidade urbana, prevendo ajustes nas infraestruturas, integração aos planos e ações municipais, e reconhecimento formal dos serviços como de utilidade pública. Embora louvável na sua intenção de valorizar e formalizar essas atividades essenciais, a proposta poderia implicar ingerência na competência dos municípios, que detêm autonomia para organizar o transporte local, conforme estabelece o art. 30, inciso V, da Constituição.

O substitutivo da CVT, por sua vez, promove uma solução de equilíbrio federativo, ao determinar que a inclusão dos serviços de mototáxi e motofrete seja objeto de avaliação obrigatória pelos municípios no momento da elaboração ou revisão de seus planos de mobilidade urbana. Essa abordagem evita a imposição direta e preserva a discricionariedade local, mas garante que o tema seja enfrentado de maneira técnica e fundamentada pelas administrações municipais, impedindo a omissão ou o desprezo por esses modais que, muitas vezes, são vitais para a mobilidade cotidiana das populações mais vulneráveis.

Essa solução respeita o espírito da legislação federal como diretriz nacional e evita conflitos de competência, em consonância com o entendimento do Supremo Tribunal Federal na ADPF 539, que considerou inconstitucionais as restrições excessivas impostas por legislações locais ao exercício dessas



\* C D 2 5 3 1 3 2 8 5 2 2 0 0 \*

profissões. A proposta harmoniza, assim, o reconhecimento jurídico nacional da relevância dessas atividades com a responsabilidade local pela sua regulamentação prática.

Além disso, é inegável a importância dos serviços de mototáxi e motofrete para a mobilidade urbana contemporânea. Em muitas localidades, são os únicos meios viáveis de acesso a transporte rápido e de baixo custo, especialmente em áreas periféricas. Durante a pandemia de COVID-19, ficou ainda mais evidente o papel essencial desses profissionais no funcionamento das cidades, na entrega de alimentos, medicamentos e na locomoção de pessoas.

Portanto, trata-se de uma medida que fortalece o princípio da inclusão social no planejamento urbano, contribuindo para ampliar o acesso ao transporte, reduzir desigualdades territoriais e promover um sistema de mobilidade mais abrangente e eficiente.

Diante do exposto, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 1.493, de 2022, na forma do substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2025.

Deputado **ICARO DE VALMIR**



\* C D 2 2 5 3 1 3 2 8 5 2 2 0 0 \*