

Porto Alegre, 28 de maio de 2026.

Orientação Técnica IGAM nº 9.855/2026.

I. Relatório

O **Poder Legislativo de Encantado** solicita orientação técnica acerca do questionamento abaixo transcrito:

Aguardo parecer a EMENDA SUPRESSIVA Nº 001/2026.AO PROJETO DE LEI Nº 003/2026 DO PODER LEGISLATIVO.

II. Análise técnica

Preliminarmente importa dizer que a proposição originária foi avaliada na **Orientação Técnica IGAM nº 9.814/2026**, e o acessório (emenda) segue o principal (proposição originária). Assim, as conclusões da orientação quanto à iniciativa legislativa são reiteradas.

A Emenda Supressiva nº 001/2026 revela correção de rumo relevante, porque retira parte dos dispositivos do Projeto de Lei nº 003/2026 que reproduziam ou contrariavam a disciplina nacional de trânsito. Ainda assim, a análise da matéria deve partir da repartição constitucional de competências e da conformidade do texto remanescente com o **art. 22, XI, da Constituição da República**, com o **art. 24 do CTB** e com a **Resolução CONTRAN nº 996/2023**.

Essa delimitação normativa é expressa:

Constituição da República, art. 22, XI; art. 23, XII

Compete privativamente à União legislar sobre: XI – trânsito e transporte; É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: XII – estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

No plano infraconstitucional, o Município possui atribuições executivas e regulatórias locais, dentro do Sistema Nacional de Trânsito, mas não pode instituir por lei própria regime jurídico paralelo de circulação, equipamentos obrigatórios, sanções, registro, licenciamento ou requisitos técnicos diversos dos fixados nacionalmente. O próprio **art. 24, II, VI, VII e XVII, do CTB** delimita esse campo de atuação:

Lei nº 9.503/1997, art. 24, II, VI, VII e XVII

Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: II – planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas; VI – executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito; VII – aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código; XVII – registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores (...).

Para ciclomotores, bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, a regulamentação federal específica atualmente aplicável é a **Resolução CONTRAN nº 996/2023**, que também reserva ao órgão com circunscrição sobre a via a regulamentação local da circulação, sem afastar a prevalência dos parâmetros nacionais:

Resolução CONTRAN nº 996/2023, arts. 6º, 12 e 19

Art. 6º Cabe ao órgão ou entidade com circunscrição sobre a via regulamentar a circulação de ciclomotores, bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos (...). Art. 12. As bicicletas elétricas e os equipamentos de mobilidade individual autopropelidos não são sujeitos ao registro, ao licenciamento e ao emplacamento para circulação nas vias (...). Art. 19. O descumprimento do disposto nesta Resolução sujeita o infrator (...) às seguintes sanções previstas no CTB (...).

Sob esse enfoque, a emenda é tecnicamente positiva ao suprimir o **art. 4º, I e II, o art. 5º, I, b e c, e parágrafo único**, e o **art. 7º, I** do projeto original. Com isso, afasta exigências municipais mais sensíveis sobre idade mínima específica, registro, licenciamento, placa e vedação de passageiro, pontos que efetivamente colidiam com o regime federal e com a reserva operacional do órgão executivo de trânsito.

Ocorre que o núcleo problemático do projeto permanece. O **art. 2º** mantém definições técnicas próprias para bicicleta elétrica e equipamento autopropelido, em desacordo com os parâmetros da **Resolução CONTRAN nº 996/2023**. O texto local não pode redefinir categorias já uniformizadas nacionalmente, inclusive porque isso compromete a segurança jurídica e rompe a padronização do sistema de trânsito.

Também subsistem comandos materiais típicos de legislação de trânsito nacional. O **art. 4º, III** ainda impõe restrição etária ligada à condução; o **art. 5º** preserva equipamentos obrigatórios locais, inclusive para bicicleta elétrica e equipamento autopropelido; e o **art. 6º, I e II** mantém disciplina genérica de velocidade e circulação sem a devida vinculação à regulamentação técnica do órgão competente e à sinalização da via.

Além disso, o **art. 7º, II a IV** continua reproduzindo proibições próprias do regime do CTB, o que é inadequado por sobreposição normativa. Mais grave, o **art. 9º e seu parágrafo único** conservam regime sancionatório e medidas administrativas municipais paralelas, quando as sanções por descumprimento das regras de circulação já estão remetidas ao CTB e à **Resolução CONTRAN nº 996/2023**.

O **art. 12** ainda entrega ampla regulamentação sobre circulação, segurança, sinalização e fiscalização, reforçando que a matéria é predominantemente administrativa e técnica, vinculada ao órgão executivo de trânsito.

Por isso, a conclusão já firmada na Orientação Técnica IGAM nº 6.880/2026 permanece substancialmente preservada. A emenda reduz ilegalidades, mas não sana o Projeto de Lei nº 003/2026. O texto remanescente continua avançando sobre matéria de trânsito em sentido estrito, cuja normatização central pertence à União, cabendo ao Município atuar nos limites da mobilidade urbana local, da educação para o trânsito, da sinalização, da ordenação dos espaços públicos e da regulamentação operacional exercida pelo órgão competente dentro do Sistema Nacional de Trânsito.

O encaminhamento tecnicamente mais seguro continua sendo a restrição da proposição a conteúdos compatíveis com a competência municipal, como ações educativas, proteção do pedestre, definição de áreas de circulação por sinalização e estudos técnicos e atuação administrativa dentro das atribuições já previstas no CTB.

III. Conclusão

A Emenda Supressiva nº 001/2026 é juridicamente adequada como medida parcial de redução dos vícios do Projeto de Lei nº 003/2026. Contudo, sua aprovação não afasta a insuficiência jurídica e técnica do projeto remanescente, pois persistem incompatibilidades com a competência privativa da União, com o **Código de Trânsito Brasileiro** e com a **Resolução CONTRAN nº 996/2023**.

Assim, a emenda pode prosseguir como providência saneadora parcial, mas o

Projeto de Lei nº 003/2026, na forma em que remanesce, não reúne aptidão jurídica e técnica suficiente para deliberação final.

Considerando a competência do órgão de trânsito de forma suplementar conforme CTB, a Indicação é a melhor alternativa para a solução dos problemas relacionados à mobilidade urbana, em razão dos estudos técnicos que a matéria exige.

O IGAM permanece à disposição.

A handwritten signature in dark blue ink, reading "Rita de Cássia Oliveira". The signature is fluid and cursive, with the first letters of the first and last names being capitalized.

Rita de Cássia Oliveira
OAB/RS 42.721
Consultora do IGAM