

Porto Alegre, 27 de maio de 2026.

**Orientação Técnica IGAM nº 9.925/2026.**

**I. Relatório**

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

Aguardo parecer a EMENDA ADITIVA Nº 002/2026. AO PROJETO DE LEI Nº 003/2026 DO PODER LEGISLATIVO, DE 09 DE ABRIL DE 2026

**II. Análise técnica**

A **Emenda Aditiva nº 002/2026** não se mostra juridicamente viável na forma apresentada, porque avança sobre matéria disciplinada pelo regime nacional de trânsito e cria solução normativa incompatível com o **Código de Trânsito Brasileiro** e com a **Resolução CONTRAN nº 996/2023**.

O primeiro ponto de invalidade está na criação de um recorte técnico próprio para circulação por idade, ao prever que modelos “sem acelerador e até 250w” independem de idade. A definição federal de bicicleta elétrica não adota esse critério. Ao contrário, a regulamentação nacional estabelece parâmetros técnicos específicos e uniformes, que não podem ser substituídos por categoria local diversa.

Essa disciplina nacional decorre da competência do sistema de trânsito e da atuação do órgão com circunscrição sobre a via, como se extrai dos seguintes dispositivos:

**Lei nº 9.503/1997 (CTB), arts. 2º e 24, II, VI, XVII e XVIII**

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais. Art. 24. 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, temporário ou definitivo, da circulação, da segurança e das áreas de proteção de ciclistas; VI-executar a fiscalização de trânsito (...) e as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código; XVII-registrar e licenciar, na forma da legislação, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal (...); XVIII-conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

No mesmo sentido, a **Resolução CONTRAN nº 996/2023** padroniza os conceitos técnicos e reserva ao ente local a ordenação da circulação, não a redefinição da natureza dos veículos nem a criação de regime próprio de habilitação ou documento de porte obrigatório para hipóteses não previstas nacionalmente.

**Resolução CONTRAN nº 996/2023, arts. 2º, III; 6º; 9º; 11; 19**

III-bicicleta elétrica: veículo de propulsão humana, com duas rodas, com as seguintes características:

- a) provido de motor auxiliar de propulsão, com potência nominal máxima de até 1000 W (mil watts);
  - b) provido de sistema que garanta o funcionamento do motor somente quando o condutor pedalar (pedal assistido);
  - c) não dispor de acelerador ou de qualquer outro dispositivo de variação manual de potência; e
  - d) velocidade máxima de propulsão do motor auxiliar não superior a 32 km/h (trinta e dois quilômetros por hora);
- 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. 9º A circulação de equipamentos de mobilidade individual autopropelidos pode ser autorizada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via (...) Art. 11. A circulação de bicicletas elétricas e de equipamentos de mobilidade individual autopropelidos deve seguir as mesmas disposições estabelecidas pelo CTB e pelas regulamentações do CONTRAN para a circulação de bicicletas. Art. 19. O descumprimento do disposto nesta Resolução sujeita o infrator (...) às seguintes sanções previstas no CTB (...)

Desse modo, o Município pode disciplinar **local de circulação, sinalização, áreas de restrição, prioridade do pedestre, orientação e fiscalização**, nos limites de sua circunscrição. O que não pode é inovar sobre conceito técnico de veículo, criar exceção etária fundada em potência diversa da norma nacional ou instituir requisito local de condução que altere o regime federal.

O segundo problema está na chamada “Autorização de Condução Municipal” para menores de 16 anos. O **art. 24, XVIII, do CTB** admite autorização municipal para condução de **veículos de propulsão humana e de tração animal**. Isso não autoriza, de modo amplo, a criação de documento municipal obrigatório para todas as hipóteses abrangidas pelo **art. 4º**

do projeto, sobretudo quando ali coexistem categorias distintas, como bicicleta elétrica, equipamento autopropelido e ciclomotor.

Há, portanto, excesso material na redação proposta. A emenda mistura regimes jurídicos distintos e atribui tratamento uniforme a situações que a legislação federal separa tecnicamente. Além disso, a imposição de porte obrigatório de documento municipal, com perspectiva de infração administrativa local, interfere em campo já regulado pelo **CTB** e pela **Resolução CONTRAN nº 996/2023**, que remetem a fiscalização e sanções ao sistema nacional de trânsito.

Também há inadequação quanto ao sujeito competente para regulamentar. A emenda remete genericamente ao **Poder Executivo**, enquanto a legislação de trânsito trabalha com o **órgão ou entidade com circunscrição sobre a via**. Essa distinção não é meramente formal: ela afeta a validade da execução, da fiscalização e da própria operacionalização da regra.

Sob o ângulo da técnica legislativa, o texto é impreciso ao referir “casos previstos nos incisos do art. 4º”, sem separar adequadamente quais hipóteses poderiam, ou não, receber disciplina local. A redação amplia indevidamente o alcance da autorização municipal e gera insegurança normativa.

O conteúdo da emenda, além disso, reforça vícios já sensíveis no projeto principal, pois insiste em normatizar aspectos centrais do trânsito que devem permanecer alinhados ao padrão nacional. A via juridicamente segura para atuação municipal é outra: ordenação do uso do espaço urbano, campanhas educativas, definição de áreas permitidas e regulamentação executiva pelo órgão de trânsito competente, sempre sem criar categoria técnica local, idade mínima própria, documento municipal de condução ou sanção autônoma dissociada do sistema do **CTB**.

### III. Conclusão

A **Emenda Aditiva nº 002/2026** é **inapta, na forma apresentada**, por incompatibilidade material com o **CTB** e com a **Resolução CONTRAN nº 996/2023**.

Os pontos que impedem sua manutenção são objetivos: criação de categoria técnica local diversa da regulamentação federal, instituição de autorização municipal de condução sem base legal suficiente para o alcance pretendido, imposição de porte obrigatório de documento municipal e inadequação quanto ao órgão competente para regulamentação

e fiscalização.

Se houver interesse em aproveitamento parcial, o texto deve ser reformulado para restringir-se à **ordenação local da circulação**, à **sinalização**, à **proteção do pedestre**, a **ações educativas** e à eventual regulamentação pelo **órgão de trânsito com circunscrição sobre a via**, sem inovar sobre idade, documento de condução, conceito técnico de veículo ou sanção. Realizados esses ajustes, a matéria reunirá condições técnicas para deliberação parlamentar.

O IGAM permanece à disposição.

A handwritten signature in blue ink, reading "Rita de Cássia Oliveira".

**Rita de Cássia Oliveira**

OAB/RS 42.721

Consultora do IGAM