

Porto Alegre, 28 de maio de 2026.

Orientação Técnica IGAM nº 9.814/2026.

I. Relatório

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

Aguardo parecer a Emenda - PV 3/2026 PROJETO DE LEI Nº 003/2025, DE ORIGEM LEGISLATIVA, DE 09 DE ABRIL DE 2026. Dispõe sobre normas complementares para circulação e uso de ciclomotores, bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos no Município de Encantado/RS e dá outras providência

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 Substitutiva nº 003/2026 incide sobre matéria inserida no regime jurídico nacional de trânsito, o que exige compatibilidade com a repartição constitucional de competências, com o **Código de Trânsito Brasileiro** e com a **Resolução CONTRAN nº 996/2023**. Nesse ponto, o Município possui atuação normativa restrita ao interesse local e à suplementação, nos termos dos **arts. 30, I e II, da Constituição Federal**, sem poder inovar em tema reservado à União pelo **art. 22, XI, da Constituição Federal**.

Essa delimitação resulta expressamente do texto constitucional:

Constituição da República Federativa do Brasil, arts. 22, XI, e 23, XII

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre: XI-trânsito e transporte; Art. 23. 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.

Portanto, ao Município cabe organizar a circulação no espaço urbano, sinalizar, ordenar fluxos locais e promover educação para o trânsito, mas não instituir regime jurídico próprio de condução, autorização pessoal ou sanções autônomas para esses modais. A competência suplementar não autoriza contrariar nem substituir a disciplina federal já editada.

No plano infraconstitucional, o **art. 2º do CTB** e o **art. 24, II, VI, VII e XV, do CTB** admitem regulamentação municipal do uso das vias segundo peculiaridades locais e atribuem ao órgão executivo de trânsito municipal a operação, fiscalização e aplicação das medidas cabíveis previstas no próprio Código. Isso significa que o Município pode disciplinar a circulação nas vias sob sua circunscrição, mas dentro do sistema nacional de trânsito e não por meio da criação de um microsistema paralelo.

A **Resolução CONTRAN nº 996/2023** já disciplina especificamente ciclomotores, bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, inclusive quanto à circulação e ao regime sancionatório:

Resolução CONTRAN nº 996/2023, arts. 6º, 9º, 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, nas vias terrestres abertas à circulação pública, conforme dispõe o art. 2º do CTB. Art. 9º A circulação de equipamentos de mobilidade individual autopropelidos pode ser autorizada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via nas seguintes situações: I-em áreas de circulação de pedestres, limitada à velocidade máxima de 6 km/h [...]; II-em ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas [...]; III-em vias com velocidade máxima regulamentada de até 40 km/h [...]. 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 [...].

À luz desse regime, o novo **art. 4º, III**, ao permitir que menores de 16 anos utilizem os equipamentos mediante “autorização padrão municipal pelo responsável legal”, não se limita à ordenação local da circulação. A redação cria um título autorizativo pessoal, de caráter subjetivo, não previsto no **CTB** nem na **Resolução CONTRAN nº 996/2023**, extrapolando a competência municipal.

O Município pode definir onde determinados equipamentos podem circular, em quais faixas, ciclovias ou áreas de pedestres, e sob quais condições operacionais locais.

Não pode, contudo, instituir autorização individual municipal para afastar ou flexibilizar requisito de uso por faixa etária ou por condição pessoal do condutor, porque isso interfere no regime nacional de trânsito.

O vício se acentua no novo **art. 9º**, que pretende instituir advertência escrita, restrições de circulação, multa, remoção, retenção do equipamento e responsabilidade solidária do responsável legal, com gradação pelo agente fiscalizador. As infrações, penalidades e medidas administrativas de trânsito já são estruturadas pelo **CTB**, e a própria **Resolução CONTRAN nº 996/2023**, no **art. 19**, remete às sanções previstas no Código, não autorizando a criação de catálogo sancionatório municipal autônomo.

Além da incompatibilidade material, a emenda amplia ingerência legislativa sobre o exercício do poder de polícia e sobre a atuação do órgão executivo de trânsito local. A disciplina de autorização individual, fiscalização, gradação de sanções e responsabilidade solidária, na forma proposta, desloca a lei municipal para um campo regulatório que a ordem federal já ocupou de maneira exaustiva.

Sob o aspecto de técnica legislativa, há inconsistências formais que também exigem correção. A consulta menciona **Projeto de Lei nº 003/2025**, enquanto o dossiê registra **Projeto de Lei nº 003/2026**; ademais, consta referência, na justificativa da emenda, a **Projeto de Lei 003/2023**, o que revela erro material objetivo. Também não se trata de emenda meramente redacional, mas de alteração substancial de conteúdo.

Permanece juridicamente viável, caso haja interesse político na matéria, apenas a disciplina estritamente local de mobilidade urbana e ordenação do espaço viário. Inserem-se nesse campo a delimitação de áreas de circulação, a sinalização específica, a prioridade ao pedestre, campanhas educativas e restrições pontuais apoiadas em critérios técnicos e executadas pelo órgão competente, sem criação de autorização pessoal, idade mínima local, multas próprias, retenção, remoção ou responsabilidade solidária fora do sistema nacional. Contudo, não pode a Câmara interferir em matérias privativas do Poder Executivo.

III. Conclusão

A Emenda Substitutiva nº 003/2026, na redação apresentada, não possui aptidão jurídica e técnica, porque não corrige os vícios do projeto originário e ainda amplia a invasão da competência privativa da União para legislar sobre trânsito, em desconformidade com o **art. 22, XI, da Constituição Federal**, com o **CTB** e com a **Resolução CONTRAN nº**

996/2023.

O IGAM permanece à disposição.



Rita de Cássia Oliveira
OAB/RS 42.721
Consultora do IGAM