



PROJETO DE LEI ORDINÁRIA Nº 28, 17 DE ABRIL DE 2026  
(Autoria dos Vereadores Marcela Baumgarten e Ruan Cipriani - Policial)

Dispõe sobre circulação de equipamentos de mobilidade individual autopropeidos e bicicletas elétricas no Município de Rio do Sul, estabelece regras de segurança e convivência no espaço urbano.

## CAPÍTULO I

### Disposições preliminares

Art. 1º Esta Lei regulamenta a circulação e utilização de equipamentos de mobilidade individual autopropeidos e bicicletas elétricas no Município de Rio do Sul, com o objetivo de:

- I – promover a segurança viária;
- II – proteger pedestres e pessoas com mobilidade reduzida;
- III – organizar o uso do espaço urbano;
- IV – incentivar a mobilidade urbana sustentável.

Art. 2º Para efeitos da presente Lei, considera-se:

I - equipamentos de mobilidade individual autopropeido (EMIA): equipamentos com as seguintes características:

- a) dotado de uma ou mais rodas;
- b) dotado ou não de sistema de autoequilíbrio que estabiliza dinamicamente o equipamento inerentemente instável por meio de sistema de controle auxiliar composto por giroscópio e acelerômetro;
- c) provido de motor de propulsão com potência nominal máxima de até 1000 W (mil watts);
- d) velocidade máxima de fabricação não superior a 32 km/h (trinta e dois quilômetros por hora); e
- e) largura não superior a 70 cm (setenta centímetros) e distância entre eixos de até 130 cm (cento e trinta centímetros);

II - 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);

III – ciclomotor: veículo definido pelo Código de Trânsito Brasileiro.

IV - operadoras de micromobilidade: empresas destinadas à exploração de serviços de micromobilidade;

V - sistemas ou serviços de compartilhamento: serviços de locação de equipamentos de mobilidade individual autopropelido (EMIA) por prazo certo e determinado, disponibilizados para uso público compartilhado em via pública urbana.

Parágrafo único. Não se aplica a presente Lei aos ciclomotores, bem como veículos que excederem os limites definidos nesta Lei, devendo serem enquadrados conforme a legislação nacional de trânsito.

Art. 3º As bicicletas elétricas com sistema de pedal assistido, nos termos da legislação nacional de trânsito, ficam sujeitas às mesmas regras de circulação estabelecidas nesta Lei para os equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, sempre que compatíveis com suas características.

## **CAPÍTULO II**

### **Dos princípios de circulação**

Art. 4º A circulação dos equipamentos de mobilidade individual autopropelido (EMIA) e bicicletas elétricas previstos nesta Lei observará os seguintes princípios:

- I – prioridade absoluta do pedestre;
- II – segurança no trânsito;
- III – convivência harmônica entre modais;
- IV – preservação do espaço público.

## **CAPÍTULO III**

### **Do sistema municipal de zonas de circulação de micromobilidade**

Art. 5º Fica instituído o Sistema Municipal de Zonas de Circulação de Micromobilidade, destinado a organizar a circulação de EMIA e bicicletas elétricas no território urbano do Município, sempre observados o Plano de Mobilidade Municipal e o Sistema Viário Municipal.

Art. 6º O sistema será estruturado nas seguintes categorias de zonas:

- I – zona de circulação preferencial de pedestres;
- II – zona compartilhada de baixa velocidade;
- III – zona cicloviária;
- IV – zona viária de micromobilidade.

## **Seção I**

### **Zona de circulação preferencial de pedestres**

Art. 7º Constituem zonas de circulação preferencial de pedestres:



- I – parques públicos;
- II – praças públicas;
- III – calçadas;
- IV – áreas de lazer destinadas exclusivamente a pedestres.

§ 1º Nessas áreas, a circulação de EMIA e bicicletas elétricas será permitida apenas quando houver sinalização específica, ficando proibida a circulação na ausência de sinalização, limitada a velocidade máxima de 6km/h.

§ 2º Fica proibido o trânsito de EMIA e bicicletas elétricas em calçadas destinadas exclusivamente a pedestres, salvo sinalização autorizativa, limitada a velocidade máxima de 6km/h.

§ 3º Quando indispensável o uso de calçadas exclusivas, como forma de acesso e conexão aos locais permitidos de EMIA e bicicletas elétricas, seu trânsito deverá ocorrer com o condutor desembarcado do equipamento.

§ 4º Excetua-se da proibição os equipamentos utilizados por:

- I – pessoas com deficiência;
- II – pessoas idosas;
- III – pessoas com mobilidade reduzida;
- IV – usuários de cadeiras de rodas motorizadas e demais equipamentos de tecnologia assistiva destinados à locomoção de pessoas com deficiência.

§ 5º Nas hipóteses do § 4º a velocidade máxima permitida será de 6 km/h.

## Seção II

### Zona compartilhada de baixa velocidade

Art. 8º As zonas compartilhadas de baixa velocidade compreendem:

- I – calçadas compartilhadas;
- II – áreas urbanas com grande fluxo de pedestres.

§ 1º Nessas áreas, a circulação de EMIA e bicicletas elétricas será permitida apenas quando houver sinalização específica, ficando proibida a circulação na ausência de sinalização, limitada a velocidade máxima de 6km/h.

§ 2º O pedestre terá prioridade absoluta de circulação.

## Seção III

### Zona cicloviária

Art. 9º As zonas cicloviárias compreendem:

- I – ciclovias;
- II – ciclofaixas;

§ 1º Nessas áreas será permitida a circulação de EMIA e bicicletas elétricas, independentemente de sinalização autorizativa:

§ 2º A velocidade máxima permitida será de 20 km/h.



Seção IV  
Zona viária de micromobilidade

Art. 10. Nas vias urbanas com velocidade regulamentada de até 50 km/h será permitida a circulação de EMIA e bicicletas elétricas, independentemente de sinalização autorizativa.

§ 1º A circulação deverá ocorrer preferencialmente, na seguinte ordem:

I – em faixas destinadas a bicicletas ou modais leves, quando existentes;

II – nos acostamentos das vias, quando existentes, no mesmo sentido regulamentado para a via;

III – no bordo direito da via, sempre no mesmo sentido regulamentado para a via.

§ 2º É proibida a circulação desses equipamentos em vias com velocidade regulamentada superior a 50 km/h.

Seção V  
Do mapeamento das zonas

Art. 11. O Poder Executivo elaborará e publicará Mapa Municipal de Zonas de Micromobilidade, contendo:

I – identificação das áreas de circulação permitida;

II – delimitação de zonas de circulação restrita;

III – indicação de ciclovias e ciclofaixas;

IV – sinalização das áreas compartilhadas.

§ 1º O mapa poderá ser atualizado periodicamente, via Decreto do Chefe do Poder Executivo.

§ 2º A delimitação das zonas deverá considerar:

I – fluxo de pedestres;

II – largura das calçadas;

III – infraestrutura cicloviária existente;

IV – segurança viária.

Seção VI  
Da sinalização

Art. 12. As zonas de circulação de micromobilidade deverão ser identificadas por sinalização vertical e horizontal específica, indicando:

I – tipo de zona;

II – velocidade máxima permitida;

III – prioridade de circulação.



Seção VII  
Do estacionamento

Art. 13. Independentemente da Zona de Circulação, os EMIA e bicicletas elétricas deverão ser estacionados sem obstrução ou prejuízo à livre circulação e acesso às edificações por pedestres ou veículos;

§ 1º São vedados a parada e o estacionamento dos EMIA e bicicletas elétricas nas áreas de circulação de pedestres, ciclovias e ciclofaixas, devendo utilizar-se das áreas destinadas a estacionamento próprio, conforme demarcação municipal.

§ 2º No caso de bicicletas elétricas, o estacionamento deverá dar-se em bicicletários ou paraciclos.

CAPÍTULO IV  
Dos requisitos de segurança

Art. 14. Os EMIA e bicicletas elétricas deverão possuir, no mínimo, os seguintes dispositivos de segurança:

I – para os equipamentos de mobilidade individual autopropeidos (EMIA):

a) indicador e/ou dispositivo limitador eletrônico de velocidade;  
b) campainha;  
c) sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral, incorporadas ao equipamento;

II – para as bicicletas elétricas, fabricadas ou adaptadas:

a) indicador e/ou dispositivo limitador eletrônico de velocidade;  
b) campainha;  
c) sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais;  
d) espelho retrovisor do lado esquerdo;  
e) pneus em condições mínimas de segurança.

§ 1º Permite-se a utilização de dispositivo alternativo ao velocímetro, que indique a velocidade de circulação por meio de aviso sonoro ou por aplicativo em *smartphone*, para cumprimento da exigência de dispositivo indicador de velocidade de que trata a alínea “a” dos incisos I e II do *caput*.

§ 2º É obrigatório para circulação dos EMIA o uso de capacete pelo condutor e passageiro, do tipo ciclístico, no mínimo, devendo ser afixado à cabeça pelo conjunto formado pela cinta jugular e engate, por debaixo do maxilar inferior.

Art. 15. Durante a condução dos EMIA e bicicletas elétricas, é proibido:

I – utilizar telefone celular ou qualquer dispositivo eletrônico portátil com as mãos;

II – utilizar fones de ouvido em ambos os ouvidos;

III – praticar qualquer ato que comprometa o controle do equipamento ou a atenção às condições do trânsito;



IV – estar sob influência de álcool, de substâncias psicoativas ou de qualquer outro agente que comprometa a capacidade motora ou de julgamento.

Parágrafo único. As infrações previstas nos incisos I a III deste artigo são classificadas como leves, nos termos do Anexo Único desta Lei.

Art. 16. O uso dos EMIA e bicicletas elétricas para fins de entrega comercial ou prestação remunerada de serviços de transporte é permitido, observadas as seguintes condições:

I – cumprimento integral das disposições desta Lei e das normas de trânsito vigentes;

II – uso obrigatório de colete ou elemento de identificação com elementos refletivos;

III – respeito aos limites de velocidade estabelecidos para cada zona de circulação.

Parágrafo único. As plataformas e empresas que utilizem os equipamentos previstos nesta Lei para prestação de serviços respondem solidariamente pelas infrações cometidas pelos prestadores a elas vinculados quando houver dolo ou culpa na organização do serviço.

Art. 17. Fica estabelecida a idade mínima de 16 (dezesesseis) anos para a condução de EMIA.

Parágrafo único. Aplica-se integralmente o disposto no art. 33 desta Lei quanto à responsabilidade solidária dos pais ou responsáveis legais pelas eventuais infrações cometidas, quando permitida a condução por pessoas menores de 18 (dezoito) anos.

## CAPÍTULO V

### Dos serviços de locação ou compartilhamento de equipamentos de mobilidade individual autopropelidos (EMIA)

Art. 18. A exploração de serviços de locação ou compartilhamento de equipamentos de mobilidade individual autopropelidos em vias públicas dependerá de autorização prévia do Poder Executivo.

§ 1º A autorização deverá estabelecer:

I – quantidade máxima de equipamentos;

II – locais de estacionamento;

III – padrões de segurança;

IV – responsabilidades do operador.

§ 2º É proibido o abandono de equipamentos em calçadas ou vias públicas.

Art. 19. A Operadora de Micromobilidade deverá registrar, armazenar e zelar pela garantia da privacidade dos dados pessoais dos usuários, assim como colaborar com o poder público municipal, fornecendo dados necessários, quando solicitado, para fins de controle e avaliação dos serviços, conforme



regulamentação.

Art. 20. É responsabilidade de cada Operadora de Micromobilidade a implantação e manutenção de vagas dedicadas aos EMIA em operação, conforme regulamentação.

Art. 21. Os EMIA das operadoras deverão conter todos os equipamentos de segurança disciplinados na presente Lei.

### Seção I Da Operação do Sistema

Art. 22. Os serviços de compartilhamento de EMIA funcionarão na forma de modelo de operação baseado em estações.

§ 1º As retiradas e devoluções dos equipamentos pelos usuários ocorrerão exclusivamente através de estações, físicas ou virtuais, previamente aprovadas pelo Município.

§ 2º Considera-se estação física a área de vagas que contenha estrutura de docas instalada.

§ 3º Considera-se estação virtual a área de vagas demarcada com sinalização horizontal, definida em regulamentação, e que utilize de tecnologia de GPS ou mapeamento 3D para verificação da regularidade do estacionamento.

### Seção II Da Plataforma

Art. 23. O serviço de compartilhamento de EMIA deverá ser intermediado através de plataforma digital disponibilizada para aparelhos de telefonia móvel ou similares que conterà:

- I - o cadastro prévio do usuário;
- II - as informações necessárias sobre o serviço;
- III - materiais educacionais de orientação ao condutor; e
- IV - sistema de GPS para localização dos equipamentos de mobilidade individual e estações.

### Seção III Das Obrigações da Operadora

Art. 24. São obrigações das empresas que exploram o serviço de compartilhamento:

- I - prover os EMIA com os equipamentos de segurança obrigatórios, realizando a manutenção e reparos necessários;
- II - possuir estrutura operacional instalada no município para gerenciar a guarda, manutenção e operação dos serviços;
- III - promover a identificação de cada EMIA em operação, conforme



regulamentação;

IV - informar aos usuários eventuais alterações sobre normas de circulação ou condução dos equipamentos;

V - fornecer aos usuários plataforma digital para acesso ao serviço através de aparelhos de telefonia móvel ou outros aptos para essa funcionalidade;

VI - disponibilizar manual de condução defensiva na plataforma digital, contendo informações sobre a utilização segura dos equipamentos;

VII - a instalação ou retirada das estações, inclusive os respectivos custos associados;

VIII - contratação de seguro de responsabilidade civil suficiente para cobrir eventuais danos causados a terceiros, aos usuários, ou ao patrimônio público decorrentes do uso dos equipamentos;

IX - informar ao usuário, no momento da contratação do serviço, o valor e as coberturas estipuladas na apólice do seguro contratado e demais esclarecimentos a respeito da responsabilidade civil;

X - recolher, remanejar ou organizar os EMIA que estiverem estacionados inadequadamente ou em estações que apresentem superlotação, no prazo máximo de 4 (quatro) horas;

XI - arcar com todos os ônus decorrentes dos danos da prestação do serviço, ainda que gerados por caso fortuito, força maior, dolo ou culpa de usuários;

XII - manter a confidencialidade dos dados dos usuários;

XIII - disponibilizar ao Município o acesso aos dados necessários para o planejamento, gestão e fiscalização do sistema de compartilhamento de patinetes elétricas, incluindo aqueles em tempo real;

XIV - disponibilizar ao Município o acesso a sistema de registro de ocorrência de acidentes, bem como fornecer relatório de acidentes detalhado quando solicitado;

XV - disponibilizar canal de atendimento aos usuários com identificação por protocolo;

XVI - adotar mecanismo de avaliação da qualidade do serviço pelos usuários;

XVII - disponibilizar canal de atendimento à população para informar a ocorrência de patinete elétrica estacionada irregularmente;

XVIII - disponibilizar recibo eletrônico para o usuário sobre as informações da viagem;

XIX - fornecer eventuais informações adicionais exigidas pelo Município.

Art. 25. A operadora arcará com todas as despesas que decorram, direta ou indiretamente, do exercício do serviço de compartilhamento e o uso do viário urbano para tal fim, incluindo, mas não limitada, aos tributos, tarifas e preços públicos.

Parágrafo único. O Município não será responsável por quaisquer obrigações das operadoras perante terceiros e nem por eventual denegação das licenças necessárias à operação.



Art. 26. As reparações por eventuais danos, de qualquer natureza, aos usuários, terceiros ou ao município, serão suportadas pela empresa operadora, a qual deverá obedecer às normas e cautelas pertinentes, especialmente as relativas à segurança no trânsito, cabendo-lhe orientar os usuários sobre seu cumprimento, bem como ressarcir eventuais gastos que o município venha a ter em decorrência da prestação do serviço.

Art. 27. No caso de descredenciamento, abandono ou desistência, a operadora deverá interromper o serviço de compartilhamento, retirando todas os equipamentos, estruturas instaladas e demarcações das vias públicas no prazo definido pelo município, restaurando as áreas ao estado original.

## **CAPÍTULO VI** **Da fiscalização**

Art. 28. A fiscalização e orientação do cumprimento desta Lei caberá aos órgãos municipais competentes, especialmente à Guarda Municipal, sem prejuízo da atuação dos demais órgãos municipais, além de órgãos de fiscalização estadual, quando previsto em convênio.

## **CAPÍTULO VII** **Das infrações e penalidades**

Art. 29. Constitui infração administrativa o descumprimento das disposições desta Lei.

Art. 30. As infrações classificam-se em:

- I – leves;
- II – médias;
- III – graves.

Art. 31. As infrações serão punidas com as seguintes penalidades:

- I – multa;
- II – remoção do equipamento e bicicleta elétrica, quando estiver obstruindo vias, calçadas ou acessos públicos.

§ 1º As multas serão aplicadas em Unidade Fiscal do Município – UFM, conforme estabelecido no Anexo Único da presente Lei.

§ 2º Nas infrações classificadas como leves e médias, a reincidência no prazo de 12 (doze) meses implica o dobro do valor da multa estabelecida no Anexo Único.

## **CAPÍTULO VIII**



### Da remoção

Art. 32. A remoção do EMIA e da bicicleta elétrica, além da previsão do inciso II do art. 31, será realizada quando a infração for cometida por pessoa inimputável e não houver responsável identificado no local, bem como quando estacionado em desacordo com a presente Lei.

§ 1º O equipamento somente serão liberados após o pagamento dos débitos referentes à estadia e remoção.

§ 2º O equipamento que não for retirado pelo proprietário ou responsável legal no prazo de 90 (noventa) dias, contados da notificação, poderá ser destinado a programas municipais de mobilidade urbana, mediante procedimento administrativo próprio, ou leiloado, revertendo o produto ao departamento de trânsito municipal.

## CAPÍTULO IX

### Da responsabilidade por conduta de menores de idade

Art. 33. Quando a infração for cometida por menor de 18 (dezoito) anos não emancipado, a penalidade pecuniária será aplicada diretamente ao seu responsável legal, sem prejuízo das demais medidas administrativas cabíveis previstas nesta Lei.

§ 1º O menor emancipado, nos termos da lei civil, responderá pessoal e exclusivamente pelas infrações que cometer, equiparando-se, para os efeitos desta Lei, ao condutor maior de idade.

§ 2º A restituição do equipamento removido, quando aplicada a penalidade de apreensão, ficará condicionada ao comparecimento do responsável legal e ao pagamento da multa aplicada, salvo se o menor for emancipado, hipótese em que poderá promover diretamente a restituição.

§ 3º Quando o condutor possuir idade inferior à mínima estabelecida em regulamentação do Poder Executivo, o equipamento será removido pela autoridade fiscalizadora.

§ 4º A autoridade fiscalizadora comunicará o fato aos órgãos competentes de proteção à criança e ao adolescente, quando verificar situação de risco, negligência ou violação de direitos.

§ 5º A responsabilização do responsável legal, nos termos do caput, limita-se à obrigação de adimplir a penalidade pecuniária, não lhe sendo atribuída, de forma automática, a autoria da infração administrativa.

## CAPÍTULO X

### Da educação para mobilidade

Art. 34. O Poder Executivo promoverá anualmente campanhas educativas sobre o uso seguro de EMIA e bicicleta elétrica.

Parágrafo único. As campanhas educativas poderão ser realizadas em



**CÂMARA DE  
VEREADORES DE  
RIO DO SUL**

parceria com empresas operadoras de serviços de locação e compartilhamento, entidades civis e órgãos estaduais de trânsito.

## **CAPÍTULO XI Disposições finais**

Art. 35. Cabe ao Poder Executivo regulamentar a presente Lei.

Art. 36. Esta Lei entra em vigor 60 (sessenta) dias após sua publicação.

Rio do Sul, 17 abril de 2026.

**MARCELA BAUMGARTEN**

Vereadora Autora

[assinado eletronicamente]

**RUAN CIPRIANI - POLICIAL**

Vereador Autor

[assinado eletronicamente]



ANEXO ÚNICO  
QUADRO DETALHADO DE INFRAÇÕES E PENALIDADES

<b>Conduta</b>	<b>Classificação</b>	<b>Penalidade</b>
Circular sem iluminação ou equipamento obrigatório	Leve	Multa de 10 UFM's
Circular em velocidade superior ao permitido	Leve	Multa de 10 UFM's
Utilizar telefone celular com as mãos ou fone de ouvido em ambos os ouvidos durante a condução	Leve	Multa de 10 UFM's
Conduzir sem capacete	Media	Multa de 30 UFM's
Conduzir equipamento com idade inferior a permitida	Média	Multa de 30 UFM's + remoção
Circular em local não permitido	Média	Multa de 30 UFM's
Transportar passageiro em equipamento individual sem capacete	Média	Multa de 30 UFM's
Circular em desacordo a regulamentação da zona estabelecida ou em vias com velocidade máxima regulamentada superior a 50km/h	Média	Multa de 30 UFM's
Deixar de transitar no acostamento, ou ainda, na ausência deste, pelo bordo direito da pista de rolamento, no mesmo sentido regulamentado	Média	Multa de 30 UFM's



para a via, em locais que não houver ciclovia, ciclofaixa e calçadas compartilhadas

Transportar mais do que um passageiro em dispositivo adequado previsto pelo fabricante, ou transportar passageiro em local impróprio	Grave	Multa de 50 UFM's
Conduzir sob influência de álcool ou substâncias psicoativas	Grave	Multa de 50 UFM's
Conduzir equipamento adulterado ou sem limitador de velocidade	Grave	Multa de 50 UFM's
Conduzir de forma que coloque pedestres em risco	Grave	Multa de 50 UFM's
Abandonar equipamento em via pública	Grave	Multa de 50 UFM's
Executar manobra perigosa	Grave	Multa de 50 UFM's
Estacionar em desacordo com a legislação	Grave	Multa de 50 UFM's + remoção

\*Nota – Reincidência: Nos termos do art. 31, § 2º, desta Lei, nas infrações leves e médias a reincidência em 12 meses dobra o valor da multa.



## **JUSTIFICATIVA**

O presente Projeto de Lei tem por finalidade regulamentar, no âmbito do Município de Rio do Sul, a circulação de equipamentos de mobilidade individual autopropeledos e bicicletas elétricas, estabelecendo diretrizes claras para sua utilização segura e ordenada no espaço urbano.

Nos últimos anos, observa-se um crescimento significativo no uso desses meios de transporte, impulsionado por fatores como a busca por alternativas sustentáveis, a redução de custos de deslocamento e a praticidade no trânsito urbano. Contudo, a ausência de normas locais específicas gera situações de conflito, especialmente entre usuários desses equipamentos e pedestres, além de riscos à segurança viária.

Diante desse cenário, torna-se necessária a atuação do Poder Público Municipal no sentido de disciplinar o uso desses modais, promovendo o equilíbrio entre inovação, mobilidade e segurança.

A proposta estabelece regras objetivas quanto às áreas de circulação, limites de velocidade, requisitos de segurança e responsabilidades dos usuários e operadoras, garantindo maior previsibilidade e organização no uso do espaço público.

O projeto também prioriza a proteção dos pedestres, em especial, pessoas idosas, com deficiência ou mobilidade reduzida, ao mesmo tempo em que incentiva a mobilidade urbana sustentável, alinhando-se às tendências modernas de planejamento urbano e às diretrizes nacionais de trânsito.

Outro ponto relevante é a criação de um sistema de zonas de circulação, permitindo ao Município organizar de forma eficiente os diferentes usos das vias públicas, respeitando as características de cada local e promovendo a convivência harmônica entre os diversos modais de transporte.

Além disso, a regulamentação dos serviços de compartilhamento traz maior segurança jurídica e operacional, estabelecendo deveres claros às empresas e garantindo a adequada prestação dos serviços à população.

Portanto, a presente proposta busca não apenas regulamentar uma realidade já existente, mas também preparar o Município para o futuro da mobilidade urbana, com responsabilidade, organização e respeito à vida.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação deste Projeto de Lei.

## **VEREADORES AUTORES.**