



**PROPOSTA DE EMENDA Nº 8, DE 18 DE MAIO DE 2026
(Autoria de todos os Vereadores)**

**EMENDA SUBSTITUTIVA GLOBAL AO PROJETO DE LEI Nº 28,
DE 17 DE ABRIL DE 2026**

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

**CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º Esta Lei regulamenta a circulação e utilização de equipamentos de mobilidade individual autopropelidos 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 - equipamento de mobilidade individual autopropelido (EMIA): equipamento 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 ser 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 DO CADASTRO E IDENTIFICAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS

Art. 4º Em até 180 (cento e oitenta) dias após a entrada em vigor da presente Lei, o Município instituirá sistema municipal de cadastro dos equipamentos de mobilidade individual autopropelidos e bicicletas elétricas abrangidos por esta Lei, com a finalidade de auxiliar a fiscalização, promover a segurança viária e facilitar a identificação de condutores e proprietários, na forma do regulamento.

Parágrafo único. O cadastramento deverá observar procedimento simplificado, preferencialmente digital e de baixo custo ao usuário.

Art. 5º Concluído o cadastro, poderá ser expedido selo, etiqueta, QR Code ou outro meio oficial de identificação, que deverá permanecer em local visível no equipamento, conforme regulamentação.

Parágrafo único. O selo de identificação terá finalidade exclusivamente administrativa e fiscalizatória, não se confundindo com licenciamento de veículo automotor.

CAPÍTULO III DOS PRINCÍPIOS DE CIRCULAÇÃO

Art. 6º 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.

Art. 7º Os EMIA e as bicicletas elétricas deverão transitar em fila única nas vias públicas, ciclovias, ciclofaixas, calçadas compartilhadas ou demais espaços autorizados sempre que a circulação lado a lado puder obstruir a passagem dos demais usuários, comprometer a segurança viária ou prejudicar a fluidez do trânsito.

Parágrafo único. A regra prevista no caput não se aplica em situações momentâneas de ultrapassagem, desvio de obstáculos, conversões ou manobras necessárias ou quando expressamente autorizado por sinalização específica.

CAPÍTULO IV DO SISTEMA MUNICIPAL DE ZONAS DE CIRCULAÇÃO DE MICROMOBILIDADE

Art. 8º 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. 9º 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. 10. 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 Excetuam-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. 11. 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.

Art. 12. Consideram-se também como zona compartilhada de baixa velocidade as seguintes áreas sensíveis, cuja velocidade máxima permitida é de 6km/h:

I – entorno de escolas, creches, centros educacionais e áreas de embarque escolar;

II – hospitais, unidades de saúde, clínicas e casas de repouso;

III – praças com intensa circulação de crianças, idosos ou famílias;

IV – terminais urbanos, rodoviária e pontos de transporte coletivo com grande fluxo de pedestres;

V – áreas de eventos públicos temporários.

§1º O Poder Executivo promoverá a sinalização vertical ou horizontal das áreas sensíveis sempre que possível, sem prejuízo da imediata aplicabilidade desta norma nos locais de evidente enquadramento.

§2º O condutor deverá redobrar a atenção, manter distância segura de pedestres e reduzir ainda mais a velocidade sempre que as condições locais exigirem.

Seção III

Zona ciclovária

Art. 13. As zonas ciclovárias 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. 14. 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.

Art. 15. Na zona viária de micromobilidade em que a velocidade máxima da via seja superior a 20 km/h, a velocidade mínima de circulação corresponderá a 50% (cinquenta por cento) do respectivo limite máximo, sempre que as condições de segurança, tráfego, clima, via e circulação permitirem.

§1º O disposto no caput não se aplica quando houver necessidade de redução momentânea de velocidade em razão de pedestres, cruzamentos, conversões, obstáculos, congestionamento, obras, chuva, risco viário ou demais situações justificáveis.

§2º É vedada a circulação injustificadamente em velocidade anormalmente reduzida quando capaz de obstruir o fluxo regular da via ou gerar risco aos demais usuários.

Seção V

Do mapeamento das zonas

Art. 16. 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. 17. 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. 18. Independentemente da zona de circulação, os EMIA e as bicicletas elétricas deverão ser estacionados de modo a não obstruir ou prejudicar a livre circulação de pedestres, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, nem o acesso a edificações, devendo utilizar as áreas destinadas a estacionamento próprio, conforme demarcação municipal.

§1º A vedação de obstrução ou prejuízo prevista no caput estende-se a parar, abandonar ou posicionar os equipamentos, e em especial nos seguintes locais:

- I – pisos táteis direcionais ou de alerta;
- II – rampas de acessibilidade e rebaixamentos de meio-fio;
- III – entradas e saídas de edificações públicas ou privadas;
- IV – escadas, passagens e corredores de circulação;
- V – pontos de ônibus e áreas de embarque e desembarque;
- VI – tampas de inspeção, bocas de lobo, hidrantes e equipamentos públicos urbanos;
- VII – calçadas que, após o estacionamento do equipamento, não mantenham faixa livre suficiente para circulação de pedestres;
- VIII – travessias de pedestres, esquinas e áreas que prejudiquem a visibilidade viária.

§2º Verificada a irregularidade, o agente fiscalizador poderá determinar a imediata regularização, remoção ou reposicionamento do equipamento.

§3º Não sendo sanada a irregularidade no ato, serão aplicadas as penalidades previstas no Anexo Único desta Lei, sem prejuízo da remoção do equipamento, quando cabível.

§4º Nos casos envolvendo equipamentos pertencentes a sistemas de



compartilhamento, a operadora será responsável pela regularização ou remoção do equipamento, quando notificada pelo Município, sem prejuízo da responsabilização do usuário infrator.

CAPÍTULO V DOS REQUISITOS DE SEGURANÇA

Art. 19. Os EMIA e bicicletas elétricas deverão possuir, no mínimo, os seguintes dispositivos de segurança:

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

- a) indicador e/ou dispositivo limitador eletrônico de velocidade;
- b) campainha;
- c) sistema de iluminação e sinalização noturna em pleno funcionamento, contendo, no mínimo, luz dianteira branca ou amarela, luz traseira vermelha e elementos refletivos laterais;

II – para as bicicletas elétricas, fabricadas ou adaptadas:

- a) indicador e/ou dispositivo limitador eletrônico de velocidade;
- b) campainha;
- c) sistema de iluminação e sinalização noturna em pleno funcionamento, contendo, no mínimo, luz dianteira branca ou amarela, luz traseira vermelha, elementos refletivos laterais e refletivos nos pedais, quando existentes;
- 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 e possuir elemento refletivo visível em condições noturnas, na forma do regulamento.

§3º Durante o período noturno, túneis, garagens públicas abertas à circulação, bem como em situações de chuva, neblina ou baixa visibilidade, é obrigatório manter acionado o sistema de iluminação do equipamento.

§4º É vedada a circulação de equipamento cujo sistema obrigatório de iluminação esteja inoperante ou em condições precárias de funcionamento durante as hipóteses previstas no §3º.

Art. 20. 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. 21. O transporte de passageiro em EMIA e bicicleta elétrica somente será permitido quando houver previsão expressa do fabricante quanto à capacidade para ocupação adicional, bem como assento, apoio e condições mínimas de segurança compatíveis com essa finalidade.

§1º Na hipótese prevista no caput, será admitido o transporte de apenas 1 (um) passageiro, além do condutor, vedado exceder a capacidade máxima indicada pelo fabricante.

§2º É proibido transportar passageiro em pé, sobre plataforma improvisada, guidão, quadro, bagageiro não homologado, ou em qualquer local impróprio e inseguro.

§3º O condutor deverá assegurar que o passageiro possua condições mínimas de estabilidade e segurança durante o deslocamento.

§4º Na ausência de previsão expressa do fabricante para transporte adicional, presume-se o equipamento destinado ao uso individual.

Art. 22. 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. 23. Fica estabelecida a idade mínima de 16 (dezesseis) anos para a condução de EMIA.

Parágrafo único. Aplica-se integralmente o disposto no art. 39 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 VI



DOS SERVIÇOS DE LOCAÇÃO OU COMPARTILHAMENTO DE EQUIPAMENTOS DE MOBILIDADE INDIVIDUAL AUTOPROPELIDOS (EMIA)

Art. 24. 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. 25. 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. 26. É responsabilidade de cada Operadora de Micromobilidade a implantação e manutenção de vagas dedicadas aos EMIA em operação, conforme regulamentação.

Art. 27. Os EMIA das operadoras deverão conter todos os equipamentos de segurança disciplinados na presente Lei.

Seção I Da Operação do Sistema

Art. 28. 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. 29. 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. 30. 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 - instalar ou retirar as estações, inclusive com os respectivos custos associados;
- VIII - contratar 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



patinete elétrico, 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 - recolher, bloquear remotamente, remanejar ou suspender temporariamente a disponibilização de equipamentos situados em áreas de risco, quando determinado pelo Município, no prazo e forma estabelecidos pela autoridade competente;

XX - manter cadastro operacional atualizado dos equipamentos disponibilizados no sistema de locação ou compartilhamento, com identificação individual de cada equipamento, na forma do regulamento;

XXI - manter identificação individual visível em cada equipamento disponibilizado no sistema, por meio de código, etiqueta, QR Code ou tecnologia equivalente, para fins de fiscalização, atendimento ao usuário e cumprimento das determinações do Município;

XXII - observar a legislação de proteção de dados pessoais no tratamento de informações de usuários, condutores e terceiros;

XXIII - fornecer eventuais informações adicionais exigidas pelo Município.

Art. 31. 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. 32. 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. 33. No caso de descredenciamento, abandono ou desistência, a operadora deverá interromper o serviço de compartilhamento, retirando todos os equipamentos, estruturas instaladas e demarcações das vias públicas no

prazo definido pelo município, restaurando as áreas ao estado original.

CAPÍTULO VII DA FISCALIZAÇÃO

Art. 34. A fiscalização e orientação do cumprimento desta Lei caberão 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.

Art. 35. Em situações de eventos climáticos severos, alagamentos, enchentes, inundações, enxurradas ou outras ocorrências que comprometam a segurança viária, o Poder Executivo poderá adotar medidas temporárias de restrição, controle ou suspensão da circulação dos equipamentos abrangidos por esta Lei, total ou parcialmente, em áreas específicas do Município.

§1º Para os fins deste artigo, consideram-se eventos climáticos severos, entre outros:

- I – chuvas intensas com risco à mobilidade urbana;
- II – alagamentos de vias públicas;
- III – transbordamento de rios, córregos ou galerias pluviais;
- IV – enxurradas ou deslizamentos com reflexos no sistema viário;
- V – alertas emitidos pelos órgãos oficiais de proteção e defesa civil.

§2º Quando restringida ou suspensa a circulação de EMIA e bicicletas elétricas, o trânsito desses equipamentos ficará proibido nas áreas, vias ou zonas expressamente indicadas no ato, comunicação oficial ou sinalização correspondente.

§3º Quando notificadas pelo Poder Executivo, nas hipóteses deste artigo, as operadoras de sistemas de locação ou compartilhamento deverão promover o recolhimento, bloqueio remoto, remanejamento ou suspensão temporária dos equipamentos situados nas áreas indicadas, no prazo e forma definidos pelo município.

§4º O descumprimento das determinações previstas neste artigo sujeitará o infrator às penalidades do Anexo Único, sem prejuízo de outras medidas administrativas cabíveis.

§5º As medidas previstas no caput, de caráter preventivo, deverão observar critérios de necessidade, proporcionalidade, temporariedade e delimitação territorial, sempre que possível mediante sinalização, comunicação oficial ou alerta dos órgãos de proteção e defesa civil, e vigorarão pelo tempo estritamente necessário ao restabelecimento das condições seguras de circulação.

CAPÍTULO VIII



DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 36. Constitui infração administrativa o descumprimento das disposições desta Lei.

Art. 37. As infrações previstas nesta Lei serão punidas com as seguintes penalidades, isoladas ou cumulativamente, observadas a gravidade da conduta, a reincidência e o risco gerado à segurança viária, à acessibilidade e à livre circulação de pedestres:

- I - advertência escrita;
- II – multa;
- III - remoção do equipamento ou bicicleta elétrica, quando cabível;
- IV - suspensão temporária do cadastro pelo período de 6 (seis) meses;
- V - suspensão temporária pelo período de 6 (seis) meses da autorização de exploração de serviços de locação ou compartilhamento;
- VI - cancelamento da autorização de exploração de serviços de locação ou compartilhamento.

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

§2º A advertência somente será aplicada nas infrações leves, em caso de primeira ocorrência, convertendo-se em multa em caso de reincidência no prazo de 12 (doze) meses.

§3º Nas infrações médias e graves, a reincidência no prazo de 12 (doze) meses implica o dobro do valor da multa estabelecida no Anexo Único.

§4º Os casos de suspensão do cadastro, suspensão temporária e cancelamento da autorização de exploração somente serão aplicadas após o devido processo legal, em que fique garantida a ampla defesa e o contraditório.

§5º A remoção do equipamento poderá ser aplicada sempre que necessária para cessar obstrução, risco à segurança, prejuízo à acessibilidade ou descumprimento das normas de estacionamento previstas nesta Lei.

CAPÍTULO IX DA REMOÇÃO

Art. 38. A remoção do EMIA e da bicicleta elétrica, além da previsão do inciso III do art. 37, 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 será liberado 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 X

DA RESPONSABILIDADE POR CONDUTA DE MENORES DE IDADE

Art. 39. 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 remoção, 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 nesta Lei, 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 XI

Da educação para mobilidade

Art. 40. 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 parceria com empresas operadoras de serviços de locação e compartilhamento, entidades civis e órgãos estaduais de trânsito.

Art. 41. O Poder Executivo, conforme regulamentação prevista no art. 42 da presente Lei, poderá instituir Programa Municipal de Formação para Condutores de Equipamentos de Mobilidade Individual Autopropelidos e Bicicletas Elétricas, com a finalidade de promover a educação para o trânsito, a condução segura e a convivência harmônica no espaço urbano.

§ 1º O programa será ofertado gratuitamente, podendo se dar no formato presencial, digital ou híbrido, garantindo ampla acessibilidade à população.

§ 2º O conteúdo programático abrangerá, no mínimo, os seguintes temas:

- I – regras básicas de circulação e prioridade do pedestre;
- II – utilização segura dos equipamentos;



**CÂMARA DE
VEREADORES DE
RIO DO SUL**

III – direção defensiva e prevenção de acidentes;

IV – respeito à sinalização e ao espaço público;

V – cuidados em condições adversas, inclusive chuva e período noturno.

§3º Uma vez instituído o Programa de que trata o caput, sua conclusão será obrigatória para a condução de equipamentos de mobilidade individual autopropelidos e bicicletas elétricas, observado prazo e forma definidos em regulamento.

§4º A comprovação da conclusão do curso poderá ocorrer por meio físico ou digital, conforme regulamentação.

CAPÍTULO XII DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 42. Cabe ao Poder Executivo regulamentar a presente Lei.

Art. 43. Esta Lei entra em vigor 60 (sessenta) dias após sua publicação.

Rio do Sul, 18 de maio de 2026.

ANEXO ÚNICO

QUADRO DETALHADO DE INFRAÇÕES E PENALIDADES

Conduta	Classificação	Penalidade
Circular sem equipamento obrigatório	Leve	Multa de 10 UFM's
Circular no período noturno ou em baixa visibilidade sem iluminação acionada ou em funcionamento	Leve	Multa de 10 UFM's
Conduzir com capacete obrigatório sem elemento refletivo, quando exigido	Leve	Multa de 10 UFM's
Circular injustificadamente abaixo da velocidade mínima prevista, obstruindo o fluxo regular da via	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
Circular em velocidade superior ao permitido nas áreas sensíveis	Média	Multa de 30 UFM's
Conduzir sem capacete	Média	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 para a via, em locais que não houver ciclovia,	Média	Multa de 30 UFM's



ciclofaixa e calçadas compartilhadas

Transportar passageiro em equipamento sem previsão expressa do fabricante para ocupação adicional.	Grave	Multa de 50 UFM's
Transportar mais de 1 (um) passageiro em equipamento com capacidade adicional prevista pelo fabricante, exceder a capacidade máxima indicada ou transportar passageiro em local impróprio ou inseguro.	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
Executar manobra perigosa	Grave	Multa de 50 UFM's
Circular em área oficialmente interditada, com circulação temporariamente suspensa ou restringida, ou sinalizada como de risco climático	Grave	Multa de 50 UFM's
Estacionar, parar, abandonar ou posicionar equipamento em desacordo a legislação	Grave	Multa de 50 UFM's + remoção

***Nota** – Reincidência: Nos termos do art. 37, §3º, desta Lei, nas infrações médias e graves, a reincidência em 12 meses dobra o valor da multa.