

**Parecer 13/2026**

**Processo:** SEI 140.00166968/2026-50

**Interessado:** Câmara Municipal de Mococa – Poder Legislativo

**Assunto:** Orientação técnica sobre a fiscalização de bicicletas elétricas, ciclomotores e equipamentos de mobilidade individual autopropeidos

**I. RELATÓRIO**

Trata-se de consulta formulada pelo Presidente da Câmara Municipal de Mococa, Clayton Divino Boch, por meio do Ofício Especial/2025/CDB/CMM, datado de 5 de dezembro de 2025. O órgão legislativo municipal solicita orientações técnicas a este colegiado acerca dos procedimentos adequados para a fiscalização, abordagem e regulação de bicicletas elétricas, ciclomotores e demais equipamentos de mobilidade individual autopropeidos em vias públicas municipais, motivado pelo aumento expressivo da circulação desses modais e consequentes riscos à segurança viária.

Especificamente, o consulente formula os seguintes questionamentos inseridos na petição inicial:

1. Quais são as orientações oficiais vigentes para fiscalização municipal desses veículos?
2. Se há requisitos específicos para abordagem, retenção, remoção ou registro de infrações?
3. Se existem materiais, cursos ou manuais técnicos recomendados para capacitação da fiscalização local:
4. Se há entendimento normativo sobre a necessidade de cadastro, licenciamento, emplacamento ou habilitação para categorias específicas de bicicletas e motos elétricas?
5. Quais providências o Município pode adotar sem inovar em requisitos já definidos pela legislação federal?

O expediente foi inicialmente recebido pelo Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (DETRAN-SP). A Assessoria de Demandas de Controle Externo (AEDJ/ADCE) e a Assessoria Especial de Apoio Técnico e Administrativo (AETA) manifestaram-se pela incompetência executiva direta da autarquia estadual para responder a consultas de natureza abstrato-normativa, encaminhando os autos a este Conselho Estadual de Trânsito (CETTRAN-SP), com fulcro no artigo 14, inciso III, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para análise e emissão de manifestação fundamentada.

O processo foi devidamente distribuído a este Conselheiro para elaboração de voto e parecer técnico.

É o relatório.

## **II. ANÁLISE JURÍDICA**

A presente análise normativa busca delimitar a fronteira entre a competência legislativa da União e a competência regulamentar e executiva do Município de Mococa, garantindo a correta aplicação das regras de trânsito em âmbito local.

### **1. A Competência Normativa e o Artigo 134-A do CTB**

A diferenciação jurídica entre os veículos de micromobilidade e os veículos automotores tradicionais decorre diretamente do **artigo 134-A do CTB** (introduzido pela Lei nº 14.599/2023). O referido artigo conferiu competência exclusiva ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) para especificar quais equipamentos de mobilidade individual autopropelidos e bicicletas elétricas estariam dispensados de registro e licenciamento. Cumprindo essa determinação, o órgão federal editou a **Resolução CONTRAN nº 996/2023**, que unificou a classificação técnica desses modais em todo o território nacional.

### **2. Registro, Licenciamento e Habilitação (Artigo 6º da Resolução nº 996/2023)**

O **artigo 6º da Resolução CONTRAN nº 996/2023** estabelece de forma peremptória os requisitos aplicáveis a cada categoria, impedindo que os Municípios criem exigências adicionais ou inovem em matéria reservada à União:

**Ciclomotores:** Veículos de 2 ou 3 rodas com motor de combustão interna (até 50 cm<sup>3</sup>) ou elétrico (até 4 kW), com velocidade máxima de fabricação de até 50 km/h. Por

determinação federal, são obrigados ao registro e licenciamento perante o DETRAN-SP, exigindo-se emplacamento e o porte, por parte do condutor, de Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC) ou CNH na categoria "A".

**Bicicletas Elétricas e Autopropelidos:** Veículos que atendam aos requisitos regulamentares da Resolução CONTRAN Nº 996/2023 estão formalmente dispensados de registro, licenciamento, emplacamento e habilitação.<sup>1</sup>

### **3. O Regime Jurídico dos Ciclomotores e a Regulamentação Local dos Modais de Micromobilidade (Artigos 7º, 8º, Inciso II, e 12 da Resolução nº 996/2023)**

No que tange aos **ciclomotores**, cumpre destacar que estes devem observar rigorosamente as regras previstas no CTB quanto à habilitação, circulação, parada e estacionamento, exatamente como os demais veículos regulados pelo CTB. Aplicam-se ao ciclomotor, no que couber, as disposições previstas no CTB, inclusive as infrações, as penalidades e as medidas administrativas (tais como a retenção e a remoção do veículo ao pátio). Por conseguinte, é vedada a circulação de ciclomotores em calçadas, ciclovias e ciclofaixas, devendo estes transitar estritamente pela direita das pistas de rolamento urbanas, nos termos do artigo 57 do CTB.<sup>2</sup>

Por outro lado, quanto às **bicicletas elétricas e equipamentos autopropelidos**, a legislação federal delegou expressamente ao Município o papel de ordenar o tráfego em suas vias locais. O artigo 7º combinado com o artigo 8º, inciso II, da Resolução CONTRAN nº 996/2023, determina de forma clara que é o órgão ou entidade executiva de trânsito com circunscrição sobre a via que definirá a velocidade desses veículos em ciclovias e ciclofaixas. A norma confere o poder regulatório ao órgão local

---

<sup>1</sup> Resolução CONTRAN nº 996/2023: "Art. 2º Para efeitos desta Resolução, define-se: [...] II – equipamento de mobilidade individual autopropelido: equipamento com as seguintes características: a) dotado de uma ou mais rodas; b) dotado ou não de sistema de autoequilíbrio [...]; 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 [...]; e e) largura não superior a 70 cm e distância entre eixos de até 130 cm; 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 [...]."

<sup>2</sup> CTB: Art. 57. Os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas. Parágrafo único. Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotores deverão circular pela faixa adjacente à da direita.

para fixar o limite de velocidade que melhor se adeque à realidade geométrica e ao fluxo viário do município.

Ademais, o artigo 12 da referida Resolução assegura ao órgão municipal a atribuição de disciplinar e fiscalizar as regras de circulação, parada e estacionamento aplicáveis às bicicletas elétricas e aos equipamentos autopropelidos. O balizamento dessa competência local assenta-se no princípio da não contradição: as regras municipais podem detalhar, restringir e ordenar o espaço público, desde que não conflitem com as diretrizes e regras gerais estabelecidas pela União por meio da Resolução CONTRAN nº 996/2023.

#### **4. Fiscalização e Medidas Administrativas de Trânsito**

A fiscalização em Mococa deve concentrar-se na conformidade técnica do veículo. Se em uma abordagem for constatado que um veículo transita com características de ciclomotor, o agente de trânsito deve desconsiderar o enquadramento de bicicleta elétrica ou autopropelido.

Nesses casos, a ausência de registro/licenciamento e a falta de habilitação do condutor ensejarão a lavratura dos respectivos autos de infração e a aplicação das medidas administrativas de retenção e remoção do veículo ao pátio, conforme os ditames do Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT) aprovado pela Resolução CONTRAN nº 985/2023.

Por outro lado, no que tange às bicicletas elétricas e aos equipamentos autopropelidos, a aplicação de penalidades e medidas administrativas dependerá de prévia e expressa previsão em lei local, em estrita observância aos princípios da legalidade e da reserva legal.

### **III. CONCLUSÃO**

Diante de todo o exposto, em resposta aos quesitos apresentados pela Câmara Municipal de Mococa, conclui-se que:

Resposta aos Quesitos 1 e 2 (Diretrizes e Abordagem): As orientações oficiais vigentes para a fiscalização municipal circunscrevem-se à estrita observância dos parâmetros da Lei nº 9.503/1997 (CTB), da Resolução CONTRAN nº 996/2023 e de eventual regramento municipal complementar quanto à circulação. Desse modo, no

que tange aos ciclomotores, aplicam-se, no que couber, as infrações, penalidades e medidas administrativas expressamente tipificadas no CTB, notadamente quando flagrados em circulação sem placa, sem registro ou sob a condução de pessoa desprovida de ACC ou CNH na categoria "A". Por outro lado, no que concerne às bicicletas elétricas e aos equipamentos autopropelidos, a aplicação de penalidades e de medidas administrativas de natureza municipal dependerá de prévia e expressa previsão em lei local, em estrita observância aos princípios constitucionais da legalidade e da reserva legal;

Resposta ao Quesito 3: Para fiscalização de ciclomotores, recomenda-se a capacitação dos agentes com base nas normas gerais previstas na Parte Geral do Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT), assim como nas respectivas fichas de fiscalização, no que couber, sem prejuízo das normas de orientação e de procedimentos operacionais padronizados pelo órgão executivo de trânsito;

Resposta ao Quesito 4: O registro, emplacamento e habilitação são obrigatórios apenas para ciclomotores (Art. 134-A, CTB; Art. 6º, Resolução nº 996/2023). Bicicletas elétricas e autopropelidos são isentos de tais exigências perante o órgão estadual;

Resposta ao Quesito 5: O Município de Mococa possui competência para sinalizar e editar normatização local disciplinando as condições de circulação, parada e estacionamento de bicicletas elétricas e autopropelidos, bem como possui a prerrogativa expressa de definir os limites de velocidade desses modais específicos em ciclovias e ciclofaixas (conforme os artigos 7º e 8º, inciso II, da Resolução CONTRAN nº 996/2023), balizado pelas seguintes condicionantes:

As penalidades e medidas administrativas aplicáveis localmente a bicicletas elétricas e autopropelidos devem estar expressamente previstas em lei do ente municipal, atuando o município estritamente dentro dos limites delegados, ou seja, sem contrariar, inovar ou violar a competência privativa da União quanto às regras gerais e definições técnicas já editadas na Resolução nº 996/2023, assim como observando os princípios norteadores da Administração Pública da proporcionalidade e razoabilidade;

O Município pode regulamentar, por intermédio do seu órgão executivo de trânsito, as velocidades máximas de bicicletas elétricas e autopropelidos em ciclovias e ciclofaixas



locais, em consonância com as diretrizes da engenharia viária, cabendo-lhe ainda mapear e delimitar as áreas urbanas onde a circulação seja restrita ou proibida para esses modais;

O Município pode regulamentar as áreas, horários e condições sob as quais esses equipamentos de micromobilidade podem efetuar paradas ou estacionar em calçadas e praças, coibindo a obstrução do fluxo de veículos e pedestres;

**Adverte-se, por fim, que a superveniência de novas regras ou diretrizes nacionais editadas pela União prevalecerá integralmente sobre as regras municipais**, operando a revogação automática ou a necessidade de adequação imediata do texto legal local em caso de eventual conflito normativo futuro.

É o parecer, que ora se submete à elevada apreciação deste Colegiado.

São Paulo, 09 de junho de 2026

Marco Fabrício Vieira  
Conselheiro Relato