PROJETO DE LEI Nº270/ 2026

Dispõe sobre medidas de prevenção à adulteração de bicicletas elétricas, equipamentos de mobilidade individual autopropelidos e ciclomotores elétricos por estabelecimentos que realizem manutenção, adaptação ou modificação desses equipamentos no Município de Salvador, e dá outras providências.

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR:

DECRETA:

Art. 1º Esta Lei estabelece medidas de prevenção à realização, por estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços situados no Município de Salvador, de modificações em bicicletas elétricas, equipamentos de mobilidade individual autopropelidos e ciclomotores elétricos que tenham, por finalidade ou efeito, descaracterizar suas características técnicas e sua classificação estabelecidas pela legislação federal de trânsito.

Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I – bicicleta elétrica: o veículo que atenda às características estabelecidas pela legislação federal de trânsito, especialmente aquelas previstas na regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN;

II – equipamento de mobilidade individual autopropelido: aquele definido e regulamentado pela legislação federal de trânsito;

III – ciclomotor elétrico: o veículo de duas ou três rodas, provido de motor de propulsão elétrica, enquadrado nos limites de potência e velocidade máxima de fabricação estabelecidos pela legislação federal de trânsito;

IV – adulteração: a alteração deliberada de componentes, sistemas eletrônicos, controladores, dispositivos limitadores, motores ou outros elementos técnicos do equipamento com o propósito de modificar suas características originais de fabricação de maneira incompatível com a classificação estabelecida pela legislação federal de trânsito.

Art. 3º É vedado aos estabelecimentos comerciais ou de prestação de serviços que realizem manutenção, adaptação, reparação ou modificação de bicicletas elétricas, equipamentos de mobilidade individual autopropelidos ou ciclomotores elétricos:

I – realizar, oferecer ou divulgar serviço destinado à remoção, desativação ou alteração de dispositivo limitador de velocidade com a finalidade de permitir que o equipamento opere acima dos parâmetros estabelecidos pela legislação federal para sua respectiva classificação;

II – promover alteração de potência, sistema de propulsão ou outro componente técnico com a finalidade de descaracterizar o equipamento de sua classificação legal;

III – anunciar ou oferecer publicamente serviços de "desbloqueio", "liberação de velocidade", "aumento de potência" ou expressão equivalente quando a modificação tiver por finalidade descaracterizar o equipamento de sua classificação legal;

IV – realizar modificação que, segundo as especificações técnicas do fabricante e a legislação federal aplicável, resulte na descaracterização do equipamento como bicicleta elétrica ou equipamento de mobilidade individual autopropelido.

Art. 4º O estabelecimento que realizar manutenção, adaptação ou modificação em equipamento abrangido por esta Lei deverá fornecer ao proprietário, sempre que o serviço realizado alterar característica técnica relacionada à potência, sistema de propulsão ou velocidade máxima de fabricação, informação escrita acerca da eventual alteração da classificação do equipamento perante a legislação federal de trânsito.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não impede a realização de reparos ou substituição de componentes destinados à manutenção das características originais de fabricação e à segurança do equipamento.

Art. 5º Os estabelecimentos abrangidos por esta Lei deverão manter, pelo prazo mínimo definido em regulamentação, registro dos serviços de modificação realizados nos equipamentos abrangidos por esta Lei, contendo, no mínimo:

I – identificação do estabelecimento;

II – data da realização do serviço;

III – descrição do serviço ou componente substituído ou modificado;

IV – identificação do equipamento, quando disponível;

V – declaração do estabelecimento quanto à finalidade da intervenção realizada.

Parágrafo único. O registro previsto neste artigo poderá ser mantido em meio físico ou eletrônico.

Art. 6º A fiscalização municipal, no exercício de suas atribuições legais, poderá identificar situações que indiquem possível adulteração de bicicletas elétricas, equipamentos de mobilidade individual autopropelidos ou ciclomotores elétricos em circulação no Município.

§ 1º Havendo indícios de que o equipamento tenha sido modificado de forma incompatível com sua classificação legal, a ocorrência poderá ser registrada e encaminhada ao órgão ou entidade

integrante do Sistema Nacional de Trânsito competente para a adoção das providências previstas na legislação federal.

§ 2º A constatação de eventual adulteração deverá observar critérios técnicos e não poderá ser presumida exclusivamente pela velocidade momentaneamente desenvolvida pelo equipamento.

§ 3º A atuação prevista neste artigo não confere ao Município competência para criar, modificar ou aplicar penalidades de trânsito previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 7º O estabelecimento que descumprir as disposições desta Lei ficará sujeito, observado o devido processo administrativo e sem prejuízo das demais responsabilidades previstas na legislação federal, estadual ou municipal, às sanções administrativas cabíveis no âmbito do poder de polícia municipal.

§ 1º As sanções poderão compreender, conforme a gravidade da infração e a legislação municipal aplicável:

I – advertência;

II – multa administrativa;

III – suspensão da autorização ou licença municipal, quando cabível;

IV – cassação da autorização ou licença municipal, nos casos previstos na legislação aplicável e observados o contraditório e a ampla defesa.

§ 2º Na aplicação das sanções deverão ser considerados a gravidade da conduta, a existência de reincidência, a vantagem econômica obtida e o risco causado à segurança dos usuários das vias e espaços públicos.

Art. 8º A aplicação das sanções previstas nesta Lei ao estabelecimento comercial ou de prestação de serviços não prejudica a aplicação das penalidades previstas na legislação de trânsito ao proprietário, condutor ou responsável pelo equipamento, quando constatada infração de competência dos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 9º O Poder Executivo poderá promover campanhas educativas destinadas aos proprietários e usuários de bicicletas elétricas, equipamentos de mobilidade individual autopropelidos e ciclomotores elétricos, especialmente quanto:

I – às diferenças entre as categorias de veículos e equipamentos estabelecidas pela legislação federal;

II – aos riscos decorrentes da adulteração de sistemas de potência e velocidade;

III – à necessidade de manutenção das características originais do equipamento;

IV – às consequências administrativas decorrentes da utilização de equipamento em desconformidade com a legislação de trânsito.

Art. 10 Esta Lei não altera as definições, classificações, requisitos técnicos, limites de potência ou velocidade, regras de registro, licenciamento, habilitação, equipamentos obrigatórios ou penalidades estabelecidos pela legislação federal de trânsito e pelas normas expedidas pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Art. 11 O Poder Executivo regulamentará esta Lei, no que couber.

Art. 12 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Salvador, 11 de setembto de 2026.

Vereador Marcelo Guimarães Neto

Justificativa

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei tem por finalidade estabelecer, no âmbito do Município de Salvador, medidas de prevenção à adulteração e à descaracterização de bicicletas elétricas, equipamentos de mobilidade individual autopropelidos e ciclomotores elétricos por estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços que realizem manutenção, adaptação ou modificação desses equipamentos.

A proposição nasce de uma preocupação objetiva com a segurança da população e com a necessidade de assegurar que a crescente utilização de novos meios de mobilidade urbana ocorra em conformidade com as normas estabelecidas pelo ordenamento jurídico brasileiro.

A mobilidade elétrica representa uma importante transformação no cotidiano das cidades. Bicicletas elétricas, patinetes, equipamentos autopropelidos e ciclomotores passaram a integrar a dinâmica urbana, oferecendo alternativas de deslocamento, contribuindo para a redução da dependência de veículos automotores e ampliando as possibilidades de mobilidade individual.

Entretanto, a expansão desses equipamentos também exige responsabilidade do Poder Público, especialmente quando modificações realizadas posteriormente à fabricação podem alterar significativamente suas características de potência, velocidade e sistema de propulsão.

Nesse contexto, merece especial atenção a Resolução CONTRAN nº 996, de 15 de junho de 2023, que disciplina o trânsito, em via pública, de ciclomotores, bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos. A norma estabelece parâmetros técnicos objetivos para a diferenciação dessas categorias.

A referida Resolução estabelece, por exemplo, que a bicicleta elétrica deve possuir motor auxiliar com potência nominal máxima de até 1.000 watts, sistema de pedal assistido, sem acelerador ou dispositivo de variação manual de potência, e velocidade máxima de propulsão do motor auxiliar não superior a 32 km/h. Para os equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, a norma também estabelece limites de potência e velocidade. Já os ciclomotores elétricos podem possuir potência máxima de até 4 kW e velocidade máxima de fabricação de até 50 km/h.

A importância desses parâmetros não é meramente classificatória. A classificação jurídica de determinado equipamento produz consequências concretas quanto à sua circulação, aos equipamentos obrigatórios, ao registro, ao licenciamento e à habilitação necessária para sua condução.

A própria Resolução CONTRAN nº 996/2023 determina que a bicicleta ou o equipamento cuja potência ou velocidade máxima de fabricação seja superior aos limites estabelecidos para determinada categoria deverá ser enquadrado em categoria diversa, conforme suas características. Do mesmo modo, equipamentos que ultrapassem os parâmetros estabelecidos para ciclomotores podem ser classificados como motocicleta, motoneta ou triciclo.

É justamente nesse ponto que reside uma das preocupações centrais desta proposição.

A alteração deliberada de componentes, controladores, sistemas eletrônicos, dispositivos limitadores de velocidade ou sistemas de propulsão pode transformar, na prática, um equipamento concebido e comercializado para determinada categoria em outro equipamento com características substancialmente distintas.

Não se pretende, com isso, impedir a manutenção, o reparo ou a modernização legítima dos equipamentos. Ao contrário, o Projeto de Lei expressamente preserva a possibilidade de manutenção e substituição de componentes destinadas à conservação das características originais e à segurança do usuário.

O objetivo é impedir que estabelecimentos comerciais passem a oferecer, de maneira deliberada e profissional, serviços destinados a "desbloquear", aumentar artificialmente a velocidade ou modificar a potência de equipamentos com o propósito de fazê-los operar fora dos parâmetros correspondentes à sua classificação legal.

Trata-se, portanto, de uma medida eminentemente preventiva.

A experiência demonstra que a segurança no trânsito não depende exclusivamente da fiscalização realizada quando o equipamento já está em circulação. Também é necessário atuar sobre situações que favoreçam a alteração irregular das características dos veículos e equipamentos utilizados no espaço urbano.

Nesse sentido, a proposição busca alcançar um ponto específico da cadeia: o estabelecimento que profissionalmente oferece, executa ou divulga a modificação destinada a descaracterizar o equipamento.

A medida possui relevante caráter de proteção ao cidadão. Um equipamento projetado para determinada condição de utilização pode apresentar comportamento completamente diferente quando submetido a alterações de potência ou velocidade. O aumento da capacidade de propulsão pode afetar frenagem, estabilidade, dirigibilidade, distância necessária para parada e capacidade de reação do usuário, além de aumentar os riscos de acidentes envolvendo o próprio condutor, pedestres, ciclistas e demais usuários das vias.

Não se trata, portanto, de uma tentativa de impedir o avanço tecnológico ou restringir a mobilidade elétrica. O propósito é exatamente o contrário: permitir que a inovação tecnológica se desenvolva de maneira segura, responsável e compatível com as regras estabelecidas pelo Poder Público.

A legislação federal já estabeleceu os parâmetros. O presente Projeto de Lei busca contribuir, no âmbito da competência municipal, para que esses parâmetros sejam respeitados no território de Salvador.

É importante destacar que a proposição não pretende modificar as classificações estabelecidas pelo CONTRAN, criar novas categorias de veículos, estabelecer requisitos técnicos próprios ou substituir a competência dos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito.

Ao contrário, o texto proposto reconhece expressamente a prevalência da legislação federal de trânsito e estabelece que suas disposições não alteram as definições, classificações, requisitos técnicos, limites de potência ou velocidade, regras de registro, licenciamento, habilitação, equipamentos obrigatórios ou penalidades estabelecidos pela legislação federal e pelas normas do CONTRAN.

Essa cautela é fundamental para preservar a harmonia federativa e evitar qualquer sobreposição indevida entre a legislação municipal e as normas de trânsito de competência da União.

A própria Resolução CONTRAN nº 996/2023 estabelece que cabe ao órgão ou entidade com circunscrição sobre a via regulamentar a circulação desses equipamentos, observadas as diretrizes do Sistema Nacional de Trânsito. A norma também determina que bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos devem observar as disposições do

Código de Trânsito Brasileiro e das regulamentações do CONTRAN aplicáveis à circulação de bicicletas.

Por essa razão, o Projeto de Lei adota uma solução juridicamente mais segura: não cria uma nova infração de trânsito nem estabelece penalidade de trânsito para condutores. Sua atuação concentra-se nos estabelecimentos situados no Município e no exercício do poder de polícia administrativa municipal, sem prejuízo da atuação dos órgãos de trânsito competentes.

Essa distinção é essencial.

Ao Município cabe cuidar dos interesses predominantemente locais e exercer suas competências administrativas, inclusive quanto à fiscalização de atividades econômicas estabelecidas em seu território, enquanto a fiscalização e aplicação das penalidades próprias do trânsito permanecem submetidas às competências previstas na legislação federal.

Assim, caso seja identificada uma situação que possa representar adulteração ou descaracterização de equipamento, o Município poderá registrar a ocorrência e encaminhá-la ao órgão integrante do Sistema Nacional de Trânsito competente, sem pretender substituir a autoridade de trânsito ou aplicar penalidade que não esteja dentro de sua competência.

O Projeto também estabelece que eventual constatação deverá observar critérios técnicos, não podendo uma suposta adulteração ser presumida simplesmente porque determinado equipamento desenvolveu determinada velocidade em uma situação específica.

Essa previsão busca evitar arbitrariedades e assegurar que a atuação do Poder Público seja baseada em elementos técnicos, objetivos e verificáveis.

Outro aspecto relevante da proposição é a exigência de informação ao proprietário quando uma intervenção realizada pelo estabelecimento alterar características técnicas relacionadas à potência, ao sistema de propulsão ou à velocidade máxima de fabricação.

A medida fortalece o direito à informação e permite que o consumidor tenha conhecimento das consequências técnicas e jurídicas de uma alteração realizada em seu equipamento.

Da mesma forma, a previsão de manutenção de registros dos serviços de modificação realizados pelos estabelecimentos contribui para a transparência, para a rastreabilidade das intervenções e para eventual atuação dos órgãos competentes, sem estabelecer obrigação incompatível com a atividade econômica regularmente exercida.

O projeto também adota uma perspectiva educativa. A expansão da mobilidade elétrica exige que o cidadão compreenda que a aparência externa de determinado equipamento não é suficiente para determinar sua classificação jurídica. Características como potência, velocidade máxima de fabricação e sistema de propulsão podem produzir consequências jurídicas distintas.

É preciso, portanto, disseminar uma cultura de responsabilidade.

Respeitar a legislação de trânsito não significa ser contrário à inovação. Significa garantir que a inovação esteja acompanhada de responsabilidade.

Salvador é uma cidade que enfrenta diariamente desafios relacionados à mobilidade, à segurança viária e à convivência entre diferentes usuários do espaço urbano. Nesse cenário, a Administração Pública não pode esperar que acidentes ou situações de risco ocorram para somente depois agir.

A prevenção é uma das formas mais eficientes de política pública.

Ao estabelecer mecanismos para desestimular que estabelecimentos ofereçam serviços destinados à descaracterização ilegal de equipamentos, o Município atua antes que o problema alcance proporções maiores, protegendo não apenas o usuário do equipamento, mas também pedestres, ciclistas, motoristas e toda a coletividade.

A proposição, portanto, procura estabelecer um equilíbrio entre liberdade econômica, inovação tecnológica, mobilidade urbana e proteção da vida e da segurança das pessoas.

Não se pretende criminalizar o comerciante ou o prestador de serviço, tampouco impedir a atividade econômica legítima. Pretende-se estabelecer uma regra clara: é possível reparar, manter e adaptar equipamentos dentro da legalidade; o que não se pode admitir é a utilização de uma atividade comercial para facilitar deliberadamente a descaracterização de um equipamento e sua utilização em desconformidade com a legislação de trânsito.

O Poder Público deve atuar de forma responsável diante das novas tecnologias de mobilidade. E essa responsabilidade exige que a legislação acompanhe a realidade das ruas sem ultrapassar os limites constitucionais de competência.

Salvador, 11 de setembro de 2026.

Vereador Marcelo Guimarães Neto